

D O K T O R I É R T E K E Z É S

A KÖZLEKEDÉSRE NEVELÉS KORUNK ÚJ KÖVETELMÉNYE

/Közlekedési magatartásra nevelés, különös tekintettel az
iskolára/

Mészáros Lajos
okl.mérnökstanár

Tartalomjegyzék

Bevezetés	4 lap
1. <u>A helyes közlekedési magatartásra nevelés törekvésének indokolása</u>	6 "
1.1. A közlekedés jelentősége életünkben, a közlekedésről általában	6 "
1.1.1. Mit tudunk a közlekedésről?	9 "
1.2. A közúti közlekedés fejlődése	14 "
1.3. Az emberi tényező szerepe, jelentősége a közúti közlekedésben, különösen annak minőségében	20 "
2. <u>A magatartás és a közlekedési magatartás</u>	24 "
2.1. A viselkedés és a magaviselet	26 "
2.2. A magatartás pszichológiai-pedagógiai megközelítése	29 "
2.3. Gyalogosok és járművezetők közlekedési magatartásának néhány jellemző vonása	38 "
3. <u>A közlekedésre nevelés helyzete hazánkban és külföldön</u>	44 "
3.1. A közlekedésre nevelés koncepciója és rendszere	44 "
3.2. A közúti közlekedés biztonsága és a balesetek	51 "
3.3. A közlekedésre nevelés hazai helyzetének vázlata	58 "

3.3.1. Az iskolán belüli közlekedésre nevelés helyzete	61 lap
3.3.2. Az iskolán kívüli közlekedésre nevelés helyzete	72 "
3.4. Közlekedésre nevelés rendszerének és néhány eredményének nemzetközi áttekintése	76 "
4. <u>A helyes közlekedési magatartásra nevelés</u>	83 "
4.1. Célkitűzések	85 "
4.2. A közlekedési magatartásra nevelés feladatai	86 "
4.2.1. Néhány elvi kérdés a feladatok tükrében	87 "
4.2.2. A közlekedő ember magatartás-modellje	90 "
4.2.3. A közlekedési magatartásra nevelés koncepciója	99 "
4.3. Nevelési és oktatási terv	104 "
4.4. A közlekedési magatartásra nevelés rendszere	110 "
4.5. Új módszerek és módszer-kombinációk a közlekedési magatartásra nevelés hazai és külföldi gyakorlatában	113 "
4.6. A helyes közlekedési magatartásra nevelés személyi, tárgyi, oktatástechnikai feltételei	118 "
4.6.1. Személyi feltételek: pedagógusok, családok, közlekedés-nevelési szakemberek	119 "
4.6.2. Tárgyi feltételek: eszközök, könyvek, tereplétesítmények	121 "
4.6.3. Oktatástechnikai eszközök	123 "

5. <u>A közlekedési magatartás társadalmi méretü,</u> <u>vagy egyéni megvalósulásának megállapítása,</u> <u>mérése</u>	127 lap
6. <u>Tanulságok, javaslatok</u>	132 "
Felhasznált irodalom	137 "
Tanulmányozott irodalom	142 "

B e v e z e t é s

Közel husz esztendeje dolgozom a közlekedésügyben. Részben tervezési és szervezési munkákat végzek, részben közlekedéssel kapcsolatos oktatási- nevelési feladatokat látok el. Tagja vagyok különböző szervezeteknek, bizottságoknak, amelyek feladata a közlekedésbiztonság, a közlekedési ismeretek iskolai és iskolán kívüli oktatásának szervezése, tananyagaik kidolgozása, a pedagógusok munkájának segítése. A gépkocsivezetői oktatás munkájában való részvételem lehetőséget nyújt arra, hogy figyeljem, miként fejlődik a hivatásos és a nem hivatásos gépkocsivezetők kiképzése, milyen problémáik vannak a közlekedésben. Közlekedésgépészeti módszertani előadásokat tartok egyetemen olyan hallgatóknak, akik vagy közlekedési mérnökök, vagy gépkocsivezető szakoktatók lesznek.

Kínzó problémák gyötörnek engem és kollégáimat.

Tapasztaljuk, hogy oly sok jószándék és intézkedés ellenére a közlekedésbiztonság nem fejlődik úgy, ahogyan lehetőségeink megengednék, főleg pedig, ahogyan a közúti közlekedés, a közúti motorizáció és általában is a magyar közlekedés az utóbbi 15 évben fejlődött. Az utóbbi 5-6 év fejlődését egyenesen viharos erejűnek minősíthetjük, ugyanakkor a közlekedésre nevelés nem mutat ilyen robbanást, hanem inkább csak mennyiségi gyarapodást egyes területeken. Inkább az igények számbavétele, semmint megvalósulásuk jellemző.

A másik gond lényege: a közlekedés mint fontos népgazdasági ágazat, nem tudja elfoglalni az őt megillető helyet az emberek tudatában, a társadalmi tudatban. Ennek több oka is van. Tagadhatatlan, hogy az utóbbi harminc évben a közlekedés

oktatása az iskolákban nem fejlődött kellően, a közlekedés nem vált az általános műveltség részévé. Egy később ismertett felmérésem adataival kívánom érzékeltetni a tanulóknak és a felnőtteknek a közlekedéssel kapcsolatos műveltség hiányait. Mivel a közlekedésben balesetek fordulnak elő, esetenként feltűnéstkelítő és megbotránkoztató balesetek is, az emberek egy része ellenszenvvel viseltetik a közlekedés iránt, más részük pedig félelmi stressz állapotban közlekednek. Egyet kell értenünk azzal a kijelentéssel, amelyet Stina Sandels svéd pszichológus professzornő mondott /1979/, s amelynek lényege, hogy a kisgyerekek többsége szorongva gondol az utakra, a járművekre, s ettől vezettetve szüleik is. /Lehet, hogy a felnőttek a gyerekek szorongását akarva-akaratlanul fokozzák is./ De félnek a közlekedéstől az agok, sőt az öregek is.

Az emberek többsége nem látja át a közlekedés mérhetetlen sok hasznát, és nem látja szépségeit. Ebből is fakad, hogy nem tisztelik, szeretik a közlekedés hivatásos dolgozóit és nem becsülik meg a közlekedésben szükségképpen egymásra utalt partnereket sem.

Mindezek jórészt visszavezethetők arra a felismerésre, hogy a közlekedés fejlődésének ütemével nem tartott kellően lépést az emberi alkalmazkodóképesség; hiányosságok vannak a kíváncsós közlekedési viselkedés, s még inkább a közlekedési magatartás elsajátításában és érvényesítésében. E hiányosságok nevelési problémákat jeleznek.

A sok gond nyomása indított arra, hogy tapasztalataimat, a témában végzett felméréseimet, oktató munkámat tudományosan elemezve megkíséreljem a közlekedésre nevelésnek általam hatékonyabbnak tartott lehetőségeit, módjait feltárni, elemezni, bizonyítani s javaslatokat tenni.

1. A helyes közlekedési magatartásra nevelés törekvésének indoklása

E disszertáció céljában már utalás történt arra, hogy indokolt a közlekedésre való nevelést fejleszteni. E fejezetben részleteiben foglalkozunk e nevelés indítékaival, s néhány fő fogalmának kifejtésével. Erre mindeképpen szükség van, jóllehet tudjuk, hogy a témáról lassan könyvtárnyi irodalom gyűlik össze. Minisztériumok, rendőrség, társadalmi szervek és autóközlekedési intézetek egymáson túltéve törekednek arra, hogy a közlekedés különböző szempontok szerint kialakított mutatói és azok egymásrahatása javuljanak. Ugyanis a közlekedés az emberi élet, tevékenység szerves része, a vele való foglalkozás szükségszerű és mindenkit valamilyen módon érint /kit az iskolában, kit az iskolán kívül/. Ebből következik, hogy a helyes közlekedésre nevelés - független az egyes országok politikai berendezettségétől - általánosan társadalmi feladat.

1.1. A közlekedés jelentősége életünkben, a közlekedésről általában

Bár mindenki érzi, mit jelent a közlekedés szó, célszerű a közlekedés fogalmával foglalkozni. A közlekedés minden ember, különösen a modern államok lakosainak életét áthatja. Közlekedés nélkül nem lehet valamennyire is modern, sőt a primitív lét fölötti életet élni. A közlekedés fogalmának tartalma együtt változott, módosult a gazdaság, a társadalom fejlődésével. Ez kitűnik a különböző időpontu meghatározásából is. Tekintsük át ezeket.

A közlekedés egyrészt termelési tényező. A szállítás révén jutnak el az áruk faluról a városba, egyik országból a

másikba. Közlekedésen az Uj Magyar Lexikon /1962/ megfogalmazásában az anyagi termelés egyik ágát, személyek és javak szállítását értjük. A Lexikon Marxot idézi: "A termékeknek az egyik termelőüzemből a másikba való szállítását követi és kész terméknek a termelés területéről a fogyasztás területére való átszállítása. A termék csak akkor fogyasztásra kész, ha ezt a mozgást befejezte."

A közlekedés története nagy minőségi ugrásokkal jellemezhető. A közlekedés fejlődésében az eddigi legnagyobb változást a tőkés termelési mód uralkodóvá válása idézte elő. A Közgazdaságtudományi Egyetemen megjelentetett /1982/ Közlekedésgazdaságtan című egyetemi jegyzet szintén Marxot idézi: ". . . nemsokára a manufakturakorszakból származó közlekedési és szállítási eszközök is elviselhetetlen kerékkötőivé váltak a nagyiparnak, amely a termelést lázas gyorsaságúvá változtatja, nagymértékű tömegtermeléssé teszi, a tőkét és a munkásokat egyik termelési ágból a másikba dobja és új világpiaci kapcsolatokat hoz létre". /3. lap/ A jegyzet írói rámutatnak arra is, hogy a közlekedés nemcsak a kereskedelemmel, hanem az iparral /különösen a nagyiparral - a közlekedés gépeit készíti-/ szoros és kölcsönös kapcsolatban van.

A közlekedés azonban ma már nem csak termelési tényező. A lakosság anyagi helyzetének fejlődésével összefüggően változik a fogyasztás szerkezete, s a kifejezetten hivatásforgalmi jellegű utazási igények mellett növekvő arányban jelentkeznek a lakosság fogyasztási célú utazási szükségletei, amelyeket általában már nem a "szállító ipar", hanem az egyéni közlekedés elégít ki. Elegendő arra utalni, hogy a fejlett motorizációval rendelkező országokban az összes személyszállítási teljesítmény /utaskilométerben

mérve/ 75-80 %-át az egyéni közlekedés járművei teljesítik, s ma már hazánkban is megközelíti az 50 %-ot. Éppen ezért a közlekedés bővítettebb fogalma az alábbiak szerint definiálható.

A közlekedés személyeknek és dolgoknak olyan helyváltztatása, amely sajátos technikai eszközök, létesítmények, szervezetek és információk igénybevételével részint a közlekedési dolgozók termelőmunkája révén szabályszerűen és tervszerűen ismétlődve, részint nem termelő egyéni tevékenységként valósul meg. A közlekedési dolgozók fogalmát itt ágazati felügyeleti szempontból kell értelmezni, kivéve a nem termelő egyéni közlekedés területét.

A közúti közlekedés vonatkozásában a közlekedéshez tartozónak értelmezzük a gyalogosokat és az emberi erővel hajtott-, valamint fogatolt járműveken közlekedőket is.

Látható, hogy ez a megfogalmazás nem mond ellent a korábbi meghatározásoknak, de a ma közlekedésének megfelelően bővíti azokat.

A közlekedés ágai a vasuti-, a közúti-, a belvizi és tengeri hajózás, a légi közlekedés, a csővezetéki szállítás is. Tágabb értelemben a közlekedéshez számítják a távközlést is.

A fejlett államokban a közlekedés minden ága magas szinten áll. Jelentőségben a korábbi vasuti közlekedéssel szemben előtérbe került a légi közlekedés, legujabban pedig a közúti közlekedés. A közúti közlekedés rugalmassága /háztól-házig szállítás/ folytán életmódot alakít, szemléletet módosít, /kényelem, gyorsaság, gépkocsiból vagy a "zebra" sávjáról való látás, a legszélsőségesebb egyedi igények kielégítése, takarékoság, a családi élet megváltozása stb/.

Témánk szempontjából a közuti közlekedés a legfontosabb, ezért ez lesz támpontunk, vonatkoztatási rendszerünk. Ennek több oka van. A közuti közlekedés igen dinamikusan fejlődik, életünk minden napjának része; a közlekedésre nevelés eredményessége, a közlekedési magatartás szintje elsődlegesen a közuti közlekedésben mutatkozik meg, eredményei és hiányosságai ott ütköznek ki leginkább. /Ha óceánjáróba vagy óriási repülőgépbe behajóznak többszáz embert, vagy vonatra száll egy falu lakossága, a kikötők vagy az állomások között általában ritkán fordul elő baleset. /Az 1912-ben elsüllyedt Titanic-ot - bár 1494 ember halálát okozta - egy nagy szituáció sodorta balesetbe, míg az autóst a bécsi autóuton számtalan helyzet fenyegetheti. A közuti közlekedésben sokszor egyén az egyénnel kerül szembe. Az ember mint a közlekedés központi figurája a közuti közlekedésben percenként vagy esetleg másodpercenként kerül új és új viselkedési helyzetekbe.

Az emberek meg vannak győződve, hogy ismerik a közlekedést, különösen a közuti szállítást. Budapesti vagy stockholmi ovodások sokféle autómárkát le tudnak írni, de a közlekedést még sem ismerik. A felnőttek ebbeli műveletlenségükről nem is tudnak, nem is ismerik el; bár a tények mást mutatnak.

1.1.1. Mit tudunk a közlekedésről?

E műveltségről szerzett egyszerű pedagógiai és mérnöki tapasztalataim, általános iskolai, középiskolai tanulókkal, felnőttekkel folytatott beszélgetések indítottak arra, hogy 1981-ben egy kérdőíves felmérésben közlekedéssel kapcsolatos ismeretek iránt érdeklődjem ankét és beszélgetés útján.

Az általános iskolai alsótagozatosok, a felsőtagozatosok, valamint a középiskola IV. osztályos tanulói és a felnőttek számára háromféle, - tartalmában differenciált - kérdőívet készítettünk. A "Közlekedési műveltség" c. kérdőív, - 1/a, 1/b, 1/c - mellékletben olvasható; ugyancsak itt olvasható 1/d jel alatt az adatszolgáltató iskolák jegyzéke, illetőleg felnőttek munkaköre csoportjának megnevezése.

A kérdőivekből kitűnik, hogy a kérdések jó része zártválaszos, kisebb része pedig nyíltválaszos kérdés. Az előbbiekre adott válaszokat pontozásos alapon bontottam szét, utóbbiakat pedig tartalomelemzés alapján osztályba soroltam, majd szintén pontoztam. Így alakult ki az a lehetőség, hogy a válaszokat mind minőségi, mind mennyiségi szempontból értékelhettem.

A felmérésben 60 általános iskolai alsótagozatos, 65 felsőtagozatos, 58 középiskolai tanuló és 160 felnőtt vett részt.

A százhatvan felnőtt által kitöltött kérdőív 13 kérdés-válaszaiból kilencet ismertetek.

Hány km lehet Magyarország közutainak hossza?

A kérdésre adott válaszokat négy kategóriába soroltam:

helyes: 29000-30000 km, megközelítőleg helyes: 25000-35000 /ha a tanácsi uttal nem számol/, nem helyes: 56000-70000 km, illetőleg abnormis, ha 25000 km alatt és 70000 km feletti adatokat ad meg a jelölt.

Helyes választ adott 9 fő /7,2 %/; megközelítőleg helyes választ adott: 8 fő /6,4 %/; nem helyes választ adott: 13 fő /10,4 %/; abnormis választ adott: 97 fő /76,0 %/.

Hány személygépkocsi fut Magyarországon?

A kérdésre adott válaszokat ez esetben ugyancsak négy kategóriába soroltam: helyes 1,000.000 db, még elfogadható válasz a 800.000-1,200.000 db, nem helyes 500.000 db alatt és 1,200.000 db felett, abnormis ha egyharmad millió alatt vagy hárommillió feletti értékeket ad a jelölt válaszként.

Helyes választ adott: 64 fő, még elfogadható választ adott 38 fő, nem elfogadható választ adott: 21 fő, abnormis választ adott 35 fő.

Meglepő, hogy 56 fő nem tudott elfogadható vagy helyes választ adni!

Évi közúti balesetek száma Magyarországon . . . s ebből halálos baleset . . . ?

Csak 45 fő adott helyes választ a balesetek számát illetően, 18.000-26.000 fő közötti értéket adtak meg, 74 fő pedig abnormis választ adott /10.000 fő alatt, ill. 30.000 feletti számmal/.

A halálos balesetekre vonatkozóan - évi 1600-1800 - pedig csupán 12 % tudott helyesen válaszolni.

Ki fedezte fel az autót?

A várt válasz: O.Benz. 95 résztvevő helyesen válaszolt, s ezt meglepően jó értéknek tartom! Sajnálatos, hogy a gépjárművezető gyakorlati oktatók között is többen akadtak, akik nem tudtak a kérdésre helyes választ adni! Volt, aki nem válaszolt, Watt-ot is szerepeltették.

Mi a veszélyesebb a száguldó autó számára: a jeges út, vagy az olajtócsa az uton? - hangzott az egyik kérdés.

Helyes választ adtak /t.i. az olajtócsa/ 117 fő.
Helytelen 41 válasz, meglepő hogy 31 helytelen választ a
gépjárművezető műszaki oktatók adtak!

Hány %-t teszik ki a közlekedésben dolgozók az ország összes
dolgozóinak?

Meglepő a teljes tájékozatlanság, csak 6 fő adott helyes vá-
laszt, 43 fő elfogadható választ adott és összesen 86 fő
nem helyes vagy abnormis választ adott, többen semmilyen vá-
laszt nem adtak erre a kérdésre.

Hány méterrel van a tengerszint felett a Mont Blanc-alagut?

Helyes, illetőleg még elfogadható választ adott 56 fő.
Helytelen vagy abnormis választ adott 75 fő, igen sokan,
25-30 fő nem válaszolt a kérdésre! Volt olyan válaszoló,
aki az alagut tengerszint feletti magasságát 10.000 m-ben
jelölte meg.

Betonut keresztmetszetében milyen rétegek vannak?

Csak 15 helyes válasz és 48 még elfogadható válasz volt.
94 helytelen választ adtak! Meglepő az arány!

Hogyan írná, mondaná más szóval a szót: közlekedés?

Helyes - szállítás - illetve elfogadható válasz 17! A több-
ség válaszát nem is lehetett értékelni.

A válaszok egyértelműen arról tanuskodnak, hogy még a köz-
lekedésben prominens helyen dolgozó oktatók ismeretei is
megdöbbentően alacsonyak.

A közlekedés mint ismeret a tudásvágy, mint lehetőség /jövőre, életpályára/ az akarat ihletőjévé válhat annak a számára, aki behatóan foglalkozik vele, aki megszereti. A közlekedés rengeteg jó szülője. Megszépíti az elhanyagolt vidéket, értékesebbé teszi. Műutak, vasutak, állomások, repülőterek átalakítják a környezetet. Hazánk autópályáin és utjai fölött átívelő hidak gyönyörűek. A hegyes vidékek utjai valósággal kiállítótermei az emberi alkotás és a természet összeölelkezésének. A közlekedés közel hozza egymáshoz a falut és a várost. Az utakon száguldó mentőautók emberek életét mentik meg.

A közlekedés a kultúra terjesztője. Bizvást kívánhatjuk, fedezzék fel a felnőttek és a gyermekek a közlekedés hasznát és szépségeit, hogy egyre jobban szolgálhassa az embert a közlekedés.

A közlekedés tárgyi elemei, maguk a közlekedő emberek is gyakran a környezet megrontói, tönkretevői. Természethez nem illő, nem alkalmazkodó ut- és vasutépítés, rossz helyre telepített repülőterek, rosszul beállított motorok gázfelhője, repülőgépek, vonatok, teherautók elviselhetetlen zajja, agyonszózott utak, utak mentén szemetelő, piszkító emberek, a természet és a város, a környezet legádázabb ellenségei. Amikor a közlekedés nagy problémáival foglalkozunk, s a problémákra megoldást keresünk, nemcsak a balesetekre kell gondolni, hanem a közlekedés más hibáira, ártalmaira is. Ezen ártalmak hatásait legalább csökkenteni szükséges. A közlekedés előnyeinek hatékonyabb egyéni és társadalmi hasznosítását, negatív hatásainak kívánt csökkentését azonban csak akkor lehet elérni, ha társadalmi méretekben megfelelően elismerésre kerül a közlekedés, a vonatkozó technikai, stb. ismeretek elsajátítása általánossá válik, s az

embereknek természetesnek tűnik a helyes közlekedési viselkedés, magatartás. Ettől sajnos még messze vagyunk.

1.2. A közuti közlekedés fejlődése

A közuti szállítás ugyanazt a robbanó fejlődést mutatja a 20. században, mint amilyen gyorsan ívelő pályát a vasut futott be a 19. században.

Közönségesen közutinak azt a közlekedést tekintjük, amely a szárazföldön nem a kényszer pályát jelentő sinen, hanem a szabad előzést lehetővé tevő kiépített közuti pályán /uttest/, állomások nélkül bonyolódik le. A közuti közlekedés emberi, állati, gépi erővel történik, s benne az embernek más közlekedési ágakhoz képest a legfontosabb szerepe van. Ugyanis, amíg a sinen futó kényszerpályás eszközök a nyomkarima révén automatikusan a pályán maradnak, addig a közuti közlekedés eszközeinek irányításához állandó emberi beavatkozás szükséges.

A rómaiak lóvontatta kocsijainak közlekedése a mai közuti közlekedéshez viszonyítva csak történelmi emlék, szerény múlt. A mégoly kiváló római utakat a mai autópályákhoz nem lehet hasonlítani. Hannibál elefántjainak terhei parányok a nagy kamionok több tíz tonnás rakományaihoz viszonyítva. Ezek a párhuzamba állított ellentétek csak szerény részei a modern közuti közlekedés és a múlt nagy szállításai egybevetésének.

A modern közuti közlekedés forradalmát a benzinmotor robbantotta ki. Az 1876-os években alkották meg /többen egymástól függetlenül/ a robbanómotort. A négyütemű motor felfedezőjének Otto Rudolf-ot tekintjük. Motorját 1876-ban mutatta

be a párizsi világkiállításon, 1892-ben Bánki Donát és Csonka János feltalálta a porlasztót, s ezzel megszüntette a robbanómotor addig legnagyobb problémáját, az adagolás szabályozatlanságát. /Csak mellékesen jegyezzük meg, hogy a robbanómotor feltalálása nyitotta meg az utat a repülőgép feltalálásához./

Az I. világháború szomorú dicsősége a gépkocsinak, az önjáró és gépjárművel vontatott tüzérségnek, sőt a tankoknak /1916/ a megjelenése a hadszíntereken. /Ebben a háborúban jelent meg Ikarus álma a repülőember haláltosztó eszközével, a repülőgéppel./

A II. világháború gépek és emberek csatája, egyben a gépjárművek és a repülőgépek fejlődésének világméretű színtere.

Hazai közúti fejlődésünk hosszú időn át a nemzetközi élményközelében haladt, s erről igen meggyőző tényeket sorakoztat fel Eperjesi László "Gépjárművezetők a magyar munkásmozgalomban" c. 1978-ban megjelent tanulmányában.

1895-ben a magyar posta egy Benz gépkocsit vásárol levélszekrények gyors kiürítése céljából.

1908-ban autógyár létesül Aradon. 1912-ben indul meg a gépkocsivezetők hivatalos, állami kiképzése /állami sofőriskola/, 1913-ban létrejön a Budapesti Autóközlekedési Vállalat /taxi !/, 1925-ben létesül a Szürketaxi Vállalat.

E történeti adatok eltörpülnek a hazai közúti közlekedés jelenlegi tényszámai mellett, miként arról a BKV /1982/, a VOLÁN TRÖSZT /1982/, és a Fővárosi Autótaxi Vállalat /1982/ statisztikai adatszolgáltatásai bennünket tájékoztatnak.

1981-ben Budapesten

Felszíni közlekedési eszközön utazott 1279 millió fő, ebből;

autóbuszon	625	"
villamoson, trolibuszon, FAV-on	553	"
helyiérdekű vasuton	100	"
metrón	317	"

1981-ben a Volán Vállalat autóbuszai

helyi forgalomban	986 millió
helyközi forgalomban	710 "

utast szállítottak.

1981-ben a budapesti /fővárosi/

taxivállalatok	338 millió
fuvart vállaltak.	

Az utóbbi /1957-től/ 25 év alatt az országban futó személyautók száma közel negyvenszeresére, a teherautóké tizenöt-szörösére nőtt. 1970-ben hazánkban 1 millió gépjármű volt. 1980-ban /tiz év múlva/ számuk 1,860 millióra növekedett. Idegenforgalmi szezonokban 4 millió autó is fut utjainkon.

Hazánkban 1982-ben 2,3 millió embernek volt gépkocsivezetői jogosítványa. Ugyanebben az évben a személyi és állami csoporttulajdonban levő gépkocsik és egyéb gépjárművek száma jóval 2,0 millió fölé emelkedett.

A pormentes burkolatu utak hossza az országos közuthálóza-ton a felszabadulás előttinek mintegy háromszorosa. Legalább ilyen fontos az utak egyéb minőségi jellemzőinek /teher-bírás, szélesség, stb./ megváltozása. Ma Magyarország minden városát és falvát betonut vagy aszfaltut köti össze.

A KPM Közuti Közlekedési Főosztálya adatai szerint /1981/
a közuthálózat hossza, utkategóriánkénti bontásban
/1980.XII.31-én/

Országos közuthálózat

Autópálya	130,3 km
Félautópálya	77,3 km
I.rendű főút	1 924,0 km
II.rendű főút	4 442,5 km
<hr/>	
Főuthálózat összesen:	6 574,1 km
<hr/>	
Összekötőút	17 456,5 km
Bekötőút	5 132,1 km
Vasutállomáshoz vezető út	585,0 km
Csomóponti utak	75,5 km
<hr/>	
Alsóbbrendű hálózat összesen:	23 249,1 km
<hr/>	
Országos közuthálózat összesen:	29 823,2 km

Uthálózatunk gazdagodásában - és ez a nemzeti vagyon értékében jelentős tétel - nagy ugrást jelentett az 1967-75 között megépített M 7-es autópálya /a balatoni autópálya/ és a napjainkban jórészt befejezett E 1.sz. autópálya /Győr-Budapest/. Legújabb a most készülő Budapest-Miskolc autópálya /elkészült Budapest-Gyöngyös közötti szakasza 1982-ig/ a Szovjetunió felé teremt kitűnő közlekedést.

A közuti közlekedés előretörését a szállított teheráru nagyságának növekedése jól érzékelteti.

Közuti és a többi közlekedési ágban szállított áruk mennyisége

/1000 tonnában/ Magyarországon

Év	közuti közlekedés	egyéb közlekedés	Összesen
1960.	135.114	103.885	238.994
1970.	407.036	136.998	544.034
1975.	501.329	163.051	644.380
1980.	583.951	164.686	748.637

A közuti közlekedéshez sorolhatók az olyan /forgalmi rendszámmal is ellátott/ mezőgazdasági gépjárművek is, amelyeknek személyszállítási teljesítményeikről nincsen statisztikai nyilvántartás. Disszertációnk tárgya szempontjából mégis figyelemreméltó ez a géppark, mivel a közuti balesetek létrejöttében ezen gépeknek, vezetőiknek - sajnos - nagy szerepük van.

Nem érdektelen témánk szempontjából arra is rámutatni, hogy a közlekedés eme rohamos fejlődése lényeges változásokat okoz a nemzeti vagyonban és a nemzeti vagyon részei közötti arányváltozásokban. A vasutak, az utak, a városok és falvak utcái, az állomásépületek, pályaudvarok, raktárak, gépépítő- és javító gyárak és műhelyek, a közlekedés gépei, a vezetői személyzetet oktató, kiképző intézetek értékét Magyarországon még nem mérték fel, pontosabban nem bontották le a közlekedésre.

A közlekedés nagy változást hozott a nemzeti jövedelem másodlagos elosztásában is. Az áruk értékét a szállításuk költségei növelik. A termeléshez fűződő "hivatásforgalom" költségeinek egy része is növelheti az áruk értékeit, következésképpen árát is. A személyszállítás jó része azonban olyan költségfedezettel jár, amelyet az egyes személyek jövedelmükből fizetnek ki.

Egy ország közlekedésének fejlettségét jól érzékelteti az is, hány százalékát fogyasztja el a közuti közlekedés az évente felhasznált folyékony és más energiáknak. Hazánkban a teherautók és a személyautók az országban felhasznált folyékony szénhidrogéneknek 25-30 %-át használják fel.

A közuti közlekedés fejlődése a modern ipari országokban is eltérő egymástól. Történeti, népesedési és iparfejlődési okokból eredően nyugaton a fejlődés korábban vált dinamikussá.

Hozzá tartozik a közuti közlekedés fejlődéséhez az utóbbi 10 esztendőben bekövetkezett olajválság is. Az olajválság a hajtóanyagok differenciálódását /olaj- benzin, villany, alkohol, hidrogén, karbid-gáz stb./ idézi elő, de az eddigi tapasztalatok szerint lényegesen nem csökkentette az időleges fejlődést sem.

A vasuti, a légi és a közuti közlekedés teljesen megváltoztatta a tájat. A közuti közlekedés ebben is élenjáró szerepet játszik. A sok és sokféle ut, töltések, átereszek, alagutak, felüljárók, hidak, utmenti erdők, pihenők, benzintöltő állomások stb. összessége varázsolta át a vidéket is modern, lüktető tájjá. A településkutatók régen tudják, a mai kor embere pedig látja, hogy a községek és városok házai között huzódó utak, utcák, közök és autóutak jórészt a járműforgalom céljából épültek és épülnek. Nem tudjuk, ki volt az első ember, aki rájött arra, hogy nemcsak azért kell kelő távközt tartani ház és ház között, hogy azok egymástól izolálva is legyenek, hanem azért is, hogy a szekerek, de gyalogosok is közlekedni tudjanak. A házak közötti távközt idővel járhatóvá teszik, s így megteremtik az utakat, utcákat. A felszabadulás után, amikor a háborus pusztítás adatait számba vettük, mindenki számára érthető, megdöbbentő,

mondhatjuk plasztikusan elrettentő volt a hidak, az utak állapotáról szóló jelentés: 4000 hidat robbantottak fel a háboru során. S hogy felépültek - pl. nagy folyóink hidjai, megszépült körülöttünk minden.

A sok szépség és óriási értékek számbavételekor éppen ezért még élesebben merül fel és kell felmerülnie minden szakértő és laikus emberben, aki hazáját szereti, a társadalom fáradásait becsüli, aki nemzeti vagyonunkat védi, hogy a közuti közlekedés ma még mennyi környezeti ártalmat is okoz - ahogy arra már korábban is utaltam -, amely ártalmak tekintélyes részét mi emberek nagyobb gondossággal és szeretettel meg tudnánk szüntetni.

1.3. Az emberi tényező szerepe, jelentősége a közuti közlekedésben, különösen annak minőségében

Az embernek, a szakembernek és általában az emberi tényezőknek a közlekedésben, ezen belül a közuti közlekedésben különleges, meghatározó szerepe van. Érdemes figyelembe venni, mekkora a közlekedésben eszköz-vezetői tevékenységet folytató emberek száma - nagyságrendekben gondolkodva.

A járművezetői igények alakulása az egyes közlekedési ágazatokban:

pilóta	néhány száz fő
hajóvezető	néhány száz fő
mozdonyvezető	néhány ezer fő
gépjárművezető	2,5-3 millió fő
összes közuti járművezető	3,5-4 millió fő

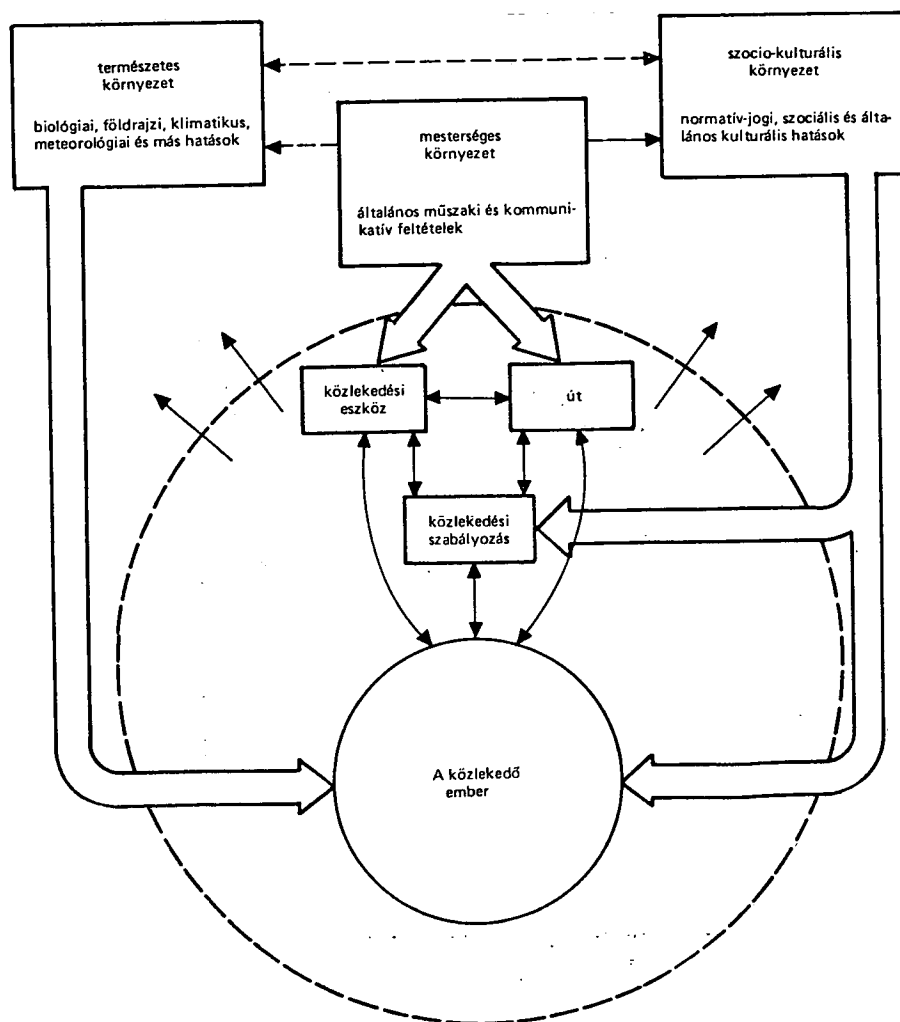
Az összes közuti járművezetők közé soroltuk a kerékpárosokat, és a segédmotorkerékpárosokat is.

A munkapszichológia tudománya a modern termelés alapvető kettősét az ember-gép rendszerben határozta meg. A közlekedés lényeges tevékenységeiben e rendszerbe sorolódik be az út /tartozékaival, környezetével együtt/.

Az ember-gép-út és környezet alapvető tényezők viszonyát jól mutatja be a következő ábra. Az ábrát Böcher könyvéből /1978/ vettük. /1.sz. ábra./

A közúti közlekedés az átfogó feltételrendszerekben belül.

1.sz. ábra



Az ut-környezet tényező a rendszert /ember-gép/ lényegesen megváltoztatja a közlekedő ember szempontjából. Ugyanis a közlekedés sikere nemcsak attól függ, hogy a mozgó gépnek /más esetben álló, de igen bonyolult tevékenységet végző berendezésnek/ milyen jellemzői vannak /amelyhez az ember alkalmazkodik, s amelyet az emberhez igyekeznek adaptálni/, hanem attól is, hogy a mozgó gép milyen hordozón változtatja helyét. Primitív példával élve, sáros szántóföldi uton nehéz gépekkel nem lehet haladni, és sáros betonuton kockázatos nagyobb sebességgel haladni.

A közuti közlekedést vizsgálva az ember-gép-ut rendszer az embertől kettős alkalmazkodást kíván meg. Ez a kettős alkalmazkodás még bonyolultabbá válik azzal, hogy az uton más közlekedési eszközök és gyalogosok is mozognak.

A közuti közlekedés rendszerének megértéséhez szükséges megvizsgálni a közlekedésben részt vevő ember hármasságát. Az emberek a közlekedésben gyalogosként vagy járművezetőként és utasként vesznek részt; ezen kívül az ember készíti, vagy felkészíti az eszközt a közlekedés számára. Az utas szerepét a közlekedésben általában passzívnek minősítik. Passzív, mert eltűri - kénytelen - a járművezetők által rádiktált helyzetet, mozgást. A gyalogos viszont feltétlen aktív mivoltát kell hangsúlyozni. Főleg a városi közlekedésben a gyalogos viselkedésével jelentősen befolyásolhatja a járművezető viselkedését, következésképpen a gépek mozgását.

Az ember-gép-ut rendszerrel kapcsolatban arra is rá kell mutatnunk, hogy a városi közlekedésben az utak sokasága és azok kereszteződései a rajtuk lebonyolódó, dinamikusan fejlődő forgalom az ember alkalmazkodási képességét különösen próbára teszik.

Bár közvetlenül is tapasztalható a közuti technika fejlesztése és térhódítása, mégis jelenleg és belátható ideig: elsődleges az ember szerepe a közuti közlekedés zavartalan-sága és biztonsága szempontjából, mert még a magas technikai szinten is megvalósított közuti közlekedésben az ember egyidejűleg a legfontosabb

- szabályozó és
- szabályozott

részrendszer, a megfigyelő, feldolgozó, értékelő, döntő és végrehajtó képességei következtében.

A közuti közlekedésre is igaz, hogy az egyéni és a társadalmi élet sajátos mozgásformája, amelynek jellege, mennyisége és minősége, struktúrája a társadalom mindenkor /főleg gazdasági/ fejlettségének a függvényében változik.

Az "ember-központuság" a közuti közlekedésben egyben az egyén /és minden közlekedő egyén/ hatványozott felelősségével jár együtt. Ez a felelősség /és a részvétel/ személyiség-érlelő! Ugy tűnik, nem tulzás annak kijelentése, hogy a közlekedésben való helyes magatartás a személyiség kifejlődésében jelentős szerepet játszhat, annál is inkább, mivel a modern közlekedés veszélyes tevékenység - ma még és sokáig; joggal mondják, a közlekedés veszélyes üzem. A veszély életveszély lehet. Az életérzetek pedig elsőrendű motivációk.

Ennek ellenére még mindig magas a közuti balesetek száma, s ezen belül tovább növekszik a gyermekek és az időskorúak elütéséből eredő halálozások száma. A közlekedés elkerülhetetlen velejárói a balesetek? Egyelőre igen, és a közuti közlekedéshez rendszerint asszociálják az emberek a baleseteket. A baleseteket többnyire emberek követik el és szenvedik el.

A közlekedés biztonságát, a balesetek elkerülését - éppen azért, mert a közlekedésben az ember döntő tényező - alapvetően az emberi magatartás megváltozásától lehet remélni. Természetes, hogy jobb utakon, jobb gépjárművekkel, jobb forgalomirányítással csökkenhet a balesetek száma, kulturáltabbá válhat a közlekedés. A javulás ezen tényezői azonban mind csak feltételek, amely feltételek elősegíthetik az emberek közlekedési magatartásának megváltozását és ezáltal a közlekedési erkölcs alakulását.

Későbbi fejezetekben tárgyalásra kerül a magatartásra való nevelés. E helyen is hangsúlyozni szükséges, hogy új viszonyulásra van szükség a közlekedéshez. Meg kell becsülni a közlekedést, az embereknek szeretniük kell a közlekedést épp úgy, mint ahogy megbecsüljük és szeretjük az ipart, a mezőgazdaságot, a kereskedelmet, amelyek az ország gazdagodásában életszínvonalunk emelkedésében döntő szerepet játszanak.

2. A magatartás és a közlekedési magatartás

Mivel a közlekedésben a legfontosabb elem az ember, igen gyakran merül fel a közlekedő ember viselkedése, ujabban magatartása a hazai irodalomban, a szóhasználatban is. A közlekedési szakemberek többsége azt várja el a közlekedő emberektől, hogy tartsák meg a KRESZ szabályait és tanúsítsanak egymás iránt olyan viselkedést, amely révén elkerülhetik a baleseteket. Viselkedés és a baleset elkerülése az a két fogalom, amely szinte kategórikus imperativuszként kíséri a közlekedő embert. Az eredmény - mint ismerjük - még nem igényeink szerinti.

Sokan úgy vélik, hogy eredményesebb akkor lesz a közlekedés, ha a feltételek egyidejű javulásával az emberek viselkedésének, magaviseletének és magatartásának szintje megközelíti a szocialista társadalomban elvárható normákat. Mások - magam is - túl hosszúnak tartják azt az időt, amire szükség van az ilyen magas szintű társadalmi magatartás kialakulására, amely a közlekedésben eddig tapasztalható viselkedésbeli hibákat megszüntetné.

Az is figyelemreméltó, hogy a közlekedés maga oly sok szituációt teremt a helyes magatartás kialakítására, amelyek az "általános" magatartás kifejlesztésében egyáltalán nem tarthatóak későbbi időkre.

Indokolt tehát a viselkedés - érintőlegesen a rokon magaviselet - és a magatartás fogalmak tartalmát, természetét vizsgálni. S bár e fogalmakkal a filozófia és a szociológia tudománya is behatóan foglalkozik, mi a pszichológia és a pedagógia megközelítésével élünk e fogalmak bemutatásakor.

Elöljáróban leszögezzük, hogy a közlekedésben résztvevő ember mindig valamilyen magatartástól vezéreltetve viselkedik.

Lényegesnek tartjuk, hogy a magatartáson ne a viselkedés szinonimáját értsék itthon, s a behaviorista pszichológia magatartásfogalma ne keveredjék a hazai tudomány magatartás felfogásával. Ennek elvi és gyakorlati indokaira később tér ki.

A magatartás pszichológiai és pedagógiai értelmezése oly mértékben kidolgozott, hogy ahhoz igazodóan kísérletet tehetünk a közlekedési magatartás lényeges jegyeinek feltárására is. Azt az utat választom, hogy először tisztázom a

viselkedés, majd a magaviselet fogalmát, s ezek után foglalkozom a magatartás általános értelmezésével és jegyeivel, végül igyekszem bemutatni a közlekedési magatartás fogalmáról vallott vélekedéseket, nézeteket irodalomelemzés és több felmérésem tükrében.

2.1. A viselkedés és a magaviselet

A Pedagógiai Lexikon R-Z, negyedik kötetében /1979/ a viselkedés fogalmát a következőképpen definiálja. "A viselkedés az élő szervezet olyan akciója vagy reakciója, mellyel a környezethez való viszonyát vagy magát a környezetet megváltoztatja. A pszichológia egyik legalapvetőbb és legáltalánosabb fogalma. A viselkedés feltételeinek, indításának, vezérlésének, szerveződésének kutatása a pszichológia tárgya. Körébe sorolható az elemi reflexektől és feltételes reflexektől az ösztönös viselkedésen keresztül az állatok és emberek bonyolultabb tanult reakcióin át /pl. készségek, a beszéd/ a problémamegoldásig vagy az alkotó tevékenységig szinte minden. A viselkedést a külvilágból vagy a szervezet belsőjéből ható ingerek vezetnek, hozzájárulnak kiváltásához, irányítják azt vagy éppen megszakítják. Kivitelezői az izmok /beszédizmok is/, kiváltói és energizálói a motivumok, szervezője az idegrendszer. Magasabb emberi szinten a viselkedés magatartás, szándékosan kiváltott és intellektuálisan irányított, miáltal az igen komplex szociális környezethez való magas szintű alkalmazkodás valósul meg". /495 l./

E leírásban nagyon lényeges, hogy a viselkedés alkalmazkodás. Radnai Béla Neveléslélektan. című jegyzetében /1970/ a viselkedést általában alkalmi megnyilvánulásnak tekinti, amely közvetlen külső ingerektől determinált válasz, - reakció. /82. lap/

Közismert, hogy a behaviorista - neobehaviorista - pszichológusok nem fogadják el a tudat fogalmát, ezért a magatartást sem. A behavior, Verhalten kifejezéseket magyarra gyakran magatartásnak s nem viselkedésnek fordítják, de változatlanul viselkedést értünk e fogalmon. Meg kell jegyezni, hogy viselkedés koncepciójukkal, a viselkedést kitűnően leírják, értelmezik. /Ennek számos oka van, többek között az, hogy a behaviorista pszichológia "letért" korábbi inger-válasz álláspontjáról, "eltolódott" a pszichológia felé./ Közlekedési pszichológusaik, kutatóik a közlekedési viselkedésnek, különösen a gyermekek és a gépkocsivezetők viselkedésének megnyilvánulásait feltárták, megmagyarázták. Felfogásuk akkor találkozik megoldhatatlan feladattal, amikor pl. az áldozatát cserbenhagyó viselkedését kellene - pszichológiailag megmagyarázni.

E helyen is emlitenem kell Stina Sandels svéd professzornőnek /1979/ a gyermekek közlekedési viselkedését taglaló kutatásait. Behaviorista alapállás, kísérletek gazdag sora, a megállapítások mélysége és instruktív kitekintés pedagógiai feladatokra - jellemzi könyvének tartalmát. Új momentum Sandels elemzésében könyve 52. oldalán olvasható; " a gépjárművezetők megdöbbenően kegyetlen magatartást tanúsítanak a kijelölt gyalog-átkelőhelyeken". Ez már - akarva, akaratlan - magatartásra utaló megállapítás.

Mi a viselkedést a magatartás részének tekintjük, a cselekvés egy bizonyos fokának. Később, a magatartás tárgyalásakor teljessé válik a róla alkotott kép. Leninre hivatkozva /1975/ hangsúlyozzuk, hogy "az ember tudata nemcsak tükrözi az objektív világot, hanem teremti is". Ugyancsak utalunk arra,

amit Galperin /1980/ a cselekvés vizsgálatáról megfogalmazott: ". . . minden magasabb cselekvési szintet a benne részt vevő mechanizmusok felől lehet és kell megvizsgálnunk, de ugyanakkor egyik magasabb szint tanulmányozásához sem elegendő csak az egyszerűbb mechanizmusoknak a vizsgálata".
/187 lap/

A magaviselet pedagógiai ihletésű szavunk, fogalmunk. A Pedagógiai Lexikon L-Q, harmadik kötetében /1978/ a magaviselet szócikkben tömören ismertetik. A magaviseletet a tanulók iskolai viselkedését jelző kifejezésnek minősíti a cikkíró. Közli azt is, az iskolai bizonyítványokban külön érdemjegyet kap a tanuló magaviseletből.

Az 1934-ben megjelent Magyar Pedagógiai Lexikon K-Z, második kötetében alaposan ismertetik a magaviselet-et. "Magaviselet. Az iskola nevelő munkájának feladata, hogy növendékeiben fejlessze mindazokat a tulajdonságokat, amelyek az erkölcsös, művelt, nemzetét és embertársait szerető embert jellemzik. E téren az alapot a családi nevelés veti meg, amelynek némileg nyomába léphet az internátusi nevelés. Az ifjúság jellemképzésére azonban az iskolának is kiváló súlyt kell vetnie s a tanuló jellemének egyik kifejezője az, amit az iskola "magaviselet" névvel jelöl. Ezt állandó figyelemmel kell az iskolának kísérnie, s a szükséghez képest igénybe kell vennie a szülői ház támogatását, mert a nevelés teljesen egyéni kezelést kíván, amit az iskolai, tömegtanítás mellett nehezebben lehet elérni. Az új pedagógiai elveket gyakorlatban megvalósító reformiskolák különösen nagy súlyt vetnek a jellemképzésre, tehát a magaviseletre. E téren, a jellem szabadabb kifejlődésének elősegítésére újabban nagyobb

szabadságot engednek a tanulóknak, mint az iskola általában. Ámde óvakodni kell attól, hogy a tulságba menő szabados magaviselet engedélyezésével komoly károkat ne okozzon az iskola. L. még: Érdemjegyek. Fegyelem. Fegyelmezés". /257 lap/

A magaviseletet tehát jellemképzés értelmében is használja a címszó szerzője.

2.2. A magatartás pszichológiai, pedagógiai megközelítése

Az emberek már az ókorban észrevették az emberek viselkedésében rejlő különbségeket. Vannak szerény, szemtelen, félénk, pajzán, fecsegős, zárkózott, komor stb. emberek. A gyakorlati emberismeret - pl. a temperamentumra épülők is - a tartós tulajdonságok alapján csoportokba sorolja az embereket.

A magatartásvizsgálat ennél tovább lép. Ha valakiről megállapítják, hogy segítőkész, az embereket szereti, ebben benne van például tartós cselekvéseinek olyan vonala, amely mögött az illető egyénnek valamilyen értékhez, értékrendszerhez való viszonya áll. Azért segít embertársain, mert olyan értékeknek "hódol", amelyek követése nem engedheti meg neki azt, hogy másképpen cselekedjék. A magatartás értékek szerinti meggyőződés, állásfoglalás és cselekvés. A magatartás jellemvonást fejez ki - rendszerint - cselekvésben. Ez a cselekvés természetesen sokféle lehet.

A jellemvonások - noha ki vannak téve változásnak - az egyénnek is a róluk alkotott társadalmi vélekedésnek meghatározott együttállását mutatják. Egy önző ember jellem-szerkezetében - bármennyire is befolyásolják idő és körülmények jellemvonásainkat - ritkán van jelen az önfeláldozásig menő

önzetlenség, segítőkészség. Bár belekerülhet olyan szituációba az önző ember, hogy egy valódi vagy színlelt cselekvése önzetlen vagy önzetlennek tűnhet.

A Pedagógiai Lexikon L-Q, harmadik kötetében /1978/ a magatartásról a következőket olvashatjuk: "Magatartás =1/ /pszichológiai/ magatartás-viselkedés; 2/ erkölcsi értelemben a személyiség meghatározott erkölcsi elvek és normák szerint minősített viselkedése. A magatartás megítélésében az ember által képviselt erkölcsi elveknek és a viselkedés, ill. cselekvés motivumainak, valamint a viselkedés, ill. cselekvés következményeinek az egységes értékelése öltött testet". /60 lap/

Kelemen László monográfiájában /1981/ mélyrehatóan tárgyalja a személyiség szerkezetét és dinamikáját. Ha tekintetünket a magatartás megértésére célozzuk be, tanulságos a könyvben közölt szerkezeti modellt megvizsgálni. /189 lap/ Ennek a modellnek középpontjában a tevékenységrendszer áll. Illusztrálja, hogyan lehet pszichológiai aspektusból a magatartást /implicit a közlekedési magatartást/, mint a személyiségnek motiváltságban, meggyőződésben és tevékenységben való megnyilvánulását a személyiség egészébe elhelyezni.

Nagy József /1979/ pedagógiai rendszertani megközelítésben vizsgálja a személyiségfejlődést. Négy modellben - szintet jeleznek - mutatja be, miként válik a neurális személyiség végül önfejlesztő személyiséggé. A harmadik szintben jelenik meg az a személyiség, amely "a munka, a köznapi cselekvés és a magatartás" folyamatát ismeri és érti is /nemcsak elvégezni képes/ ismerhetjük meg a 129-132 lapokon. Az idézőjelben levő kijelentés lényeges témánk szempontjából,

ugyanis a magatartás nem merülhet ki csak valaminek elvégzésében, érteni is szükséges.

Visszatérünk Kelemen László gondolatmenetéhez, hogy eljussunk a pszichológiailag rendszerbe helyezett magatartáshoz.

Kelemen a személyiség legfőbb komponenseinek tekinti:

- a testi képességeket és tulajdonságokat,
- a pszichés képességeket és tulajdonságokat, és
- a tudattartalmakat, a társadalmi kapcsolatokat.

A személyiségen belül négy funkciórendszert különböztet meg.

Az ösztönzőrendszer a tevékenység belső motivumait, indítékait szüli. Ez a funkciónak megfelelő, tartós személyiségstruktúra, amely a személyiség irányultságát jelzi: intellektuális irányban az érdeklődés, érzelmi színnel a meggyőződés, az akarati szférában motivációs rendszer, tartalmi tekintetben pedig a beállítódás.

A tájékoztató-rendszer a megismerési folyamatokat foglalja magába, s az ennek megfelelő képességeket átfogó személyiségstruktúra az intelligencia.

A következő funkciórendszer az értékelőrendszer, amely a belső, érzelmi viszonyulásokat fejezi ki és ezzel a megfelelő megismerési és cselekvési folyamatokat minősíti az én érdekei szempontjából.

Végül a végrehajtó rendszer az egyénnek a külvilágra irányuló cselekvéseiben és döntési folyamataiban jut érvényre. A cselekvések jellegzetesen emberi formái az akarati cselekvések. Az akarati tulajdonságok egységes rendszere pedig a jellemet alkotja, mint személyiség-strukturát.

Rubinstein hatalmas munkájában /1964/ fogalmazza meg, hogy a személyiséget nemcsak az határozza meg, miként cselekszik, hanem még inkább az, hogy milyen célokat követ.

Radnai Béla már idézett jegyzetében /1970/ rámutat arra, hogy a magatartásban a külső tényezők mellett magának a cselekvő személynek önmagát irányító szerepét is látnunk kell. Lényeges megállapítása az is, hogy sok helyes viselkedésből származhat a helyes magatartás. /82 lap/

Miután a magatartás több, mint a viselkedés, mint a cselekvés, hangsúlyoznunk kell, hogy a magatartást kifejező tevékenységrendszer, nem egyszerűen a környezet ösztönzésére létrejövő válaszsor, hanem egyben a személyiség fejlődésének kifejeződése is.

Kelemen könyvének /1981/ 191. lapján a következőket írja: "A személyiség viszonyulásai e tevékenységrendszer elemeihez, a társadalmi és természeti valósághoz, valamint önmagához alkotják a személyiség legdöntőbb elemét". Kelemen által felállított modell szerint alapvető társadalmi viszonyulások: a tanuláshoz, a munkához, a közösségekhez, az értékekhez, a természethez, önmagához fűződő viszonylatok.

Témánk szempontjából rendkívül éles bizonyító erővel bír az a tény, hogy a magatartás a személyiség funkciórendszereiben - különösen értékelőrendszerében - és tartalmában fejlődik ki és megerősíti azon hipotézisünket, hogy szükség-szerűen a személyiség egészének fejlesztésével alakítható ki a helyes közlekedési magatartás.

Értékek, értékelőrendszer és magatartás dialektikus viszonyát szeretném vázolni Duró Lajos szintetizáló tanulmánya

/1982/ alapján. Duró abból indul ki, hogy az egyén magatartása két szinten játszódik le: az impulzív szint a vitális vagy a biológiai szükségletek kielégítésének sikja, és az akarati szint, amely az objektiváción alapul s csak az emberre jellemző. A közegtől való elválás, a tevékenység objektiválhatósága lehetőséget ad az embernek arra, hogy megszabaduljon az aktuális szükséglet impulzusának kényszerétől s következésképpen feltegye a kérdést, milyen legyen a jövőben a magatartása: most már saját magának kell eldönteni, hogyan viselkedik, ha már egyszer nem követi az aktuális szükségletek impulzusát.

Ily módon kerül a magatartás és a viselkedés viszonya más kapcsolatból, más oldalról megvilágításba. A viselkedés impulzív szint /vitális vagy biológiai szükségletek kielégítésének szintje/, lehet tartós, de lehet nem tartós megnyilvánulás, reakció. A magatartás azonban mindig tartós, mert az objektiváción alapul. /Ezzel azt az állítást is megköcskázatom, hogy lehetséges pl. egy cserbenhagyásos gázolást viselkedésnek felfogni, s az illető személy magatartása - stressz miatti - csődjének esetleg más vonatkozásban más esetekben soha nem hagyná ott áldozatát vagy éppen más embert sem./

A magatartás /második szint/ kialakulásában és szabályozásában az értékorientációknak van döntő szerepük. Meghatározott társadalmi feltételek között tudatosult cselekvések zajlanak le. Lényeges az értékorientáció regulatív funkciója. Az értékorientációnak funkcionális sajátosságai vannak. Ilyenek: használati vagy hasznossági, én-védő, értékkifejező /értékebb mint más/, megismerő funkciók /értékes, rossz, értéktelen - minőségi kategóriák/.

Ezeknek a funkcióknak a szerepe akkor lép erőteljesen előtérbe, amikor az értékorientáció és az egyén tényleges magatartása közötti megegyezést vagy ellentmondást vizsgáljuk. A megegyezést vagy ellentmondást a használati, a védekezési vagy a megismerési funkció érvényesülésével lehet magyarázni.

Duró Lajos tanulmányának /1982/ 42. lapján ismerteti Jadovnak a személyiség diszpozíciós szociális magatartásáról írott munkáját s abból indul ki, hogy a szociális beállítódás változása vagy állandósulása a szükségletek és azok kielégítését elősegítő szituációk között létrejött viszonyok függvénye.

A beállítódás mechanizmusát a következő képlettel jellemezte: $Sz - D - F$, / Sz = szükséglet, D = diszpozíció, F = tevékenység/. Feltételezi, hogy mind a tevékenység feltételei, mind a szükségletek és a diszpozíciók hierarchikus rendszereket alkotnak.

A diszpozíciók szintje: elemi-, állandósult beállítódás, társadalmi beállítódások /értékelő, értelmi és cselekvésre való késztetés/, alapvető szociális beállítódás, végül a negyedik /legfelsőbb szint/ a meghatározott életcélokra és e célok elérésének eszközeire irányuló értékorientációk rendszere.

Az emberben mind a négy szint meglehet, megfér, s ezek nem mechanikusan épülnek egymásra. Lényeges Jadovnak az a megállapítása is, hogy a szituációk és célok függvényében az embert valamelyik diszpozíciós szint regulálja, de mindig jelen lehet más, ez esetben alárendelt diszpozíció is.

Ebben a szabályozásban végül kifejeződik az is, hogy az ember tevékenységét mindig konkrét céljai és feladatai determinálják. E motivumok által kiválasztott beállítódás mindig valamilyen viselkedési vonalra való beállítódásként jelenik

meg. "Létrejöttének pszichológiai feltétele a szubjektum megfelelő szituációba kerülése s az ebben felmerülő feladatok megoldásának szándéka". /49. lap/ Ha egy személy valamilyen helyzetbe kerül, s ott valamilyen feladatot kell megoldania, legalábbis statisztikusan mindig azt teszi, amit értékesnek, értékesebbnek tekint. Amit értékesnek tekint, ebben jelenik meg értékorientációja, beállítódása.

A magatartás pedagógiai szempontu megközelítését Ágoston György Neveléstudomány /1973/ gondolatmenete alapján végezzük el.

Ágoston György könyvében Leninre hivatkozik - a mai ifjúság egész nevelésének, képzésének és oktatásának arra kell irányulnia, hogy ezt az ifjúságot kommunista erkölcsre nevelje. - /104. lap/

Rámutat arra, hogy a kommunista erkölcs valamennyi normája a magántulajdonon alapuló kizsákmányoló társadalomtól megszabadult ember új lehetőségeit tükrözi. Lehetőségeinek alap-tendenciája az emberek egymáshoz való viszonyának emberivé és társadalmivá válása, tehát humanizmus a szó valódi értelmében. Az új ember közösségi ember.

Témánk szempontjából erőteljesen kell hangsúlyozni, hogy a kommunista erkölcs eszköz az igazi közösség létrehozására.

Ágoston György nem normarendszert állít fel a magatartásra, és erkölcsi rendszeréből mégis egy magatartási kép alakul ki, egy magatartási rendszer, amelyet sikeresen használhatunk fel arra, hogy a helyes közlekedési magatartásról kialakított nézetünket és normatíváinkat ebbe elhelyezzük.

A magatartás egyik lényeges szegmentuma magatartásunk embertársaink iránt. Olyan magatartási megnyilvánulásokra kell gondolni, mint emberekbe vetett hit, a bizalom meggyökereztetése. Optimista módon kell közeledni az emberekhez, feltételeznünk kell bennük a jót, a szépet, az alkotóképességet. Felelősségérzet, a közösség érdekében, magasratörés, elvtársi, baráti segítségnyújtás, az embertársakról való gondoskodás, a figyelmesség, a gyengédség, a részvét megannyi magatartási tulajdonság.

A szocialista humanista magatartás megnyilvánul az emberek külső formáiban is. Udvariasság, előzékenység, őszinteség, és ugyanakkor minden önkényeskedés, könyörtelenség elkerülése.

Mivel a szocialista humanizmus harcos, aktív humanizmus, a szocialista magatartáshoz hozzátartozik az embertelenség elleni küzdelem. A szocialista magatartáshoz tartozik a szülők és a gyermekek iránti szeretet, az ifjúság és az öregek megbecsülése.

Hangsúlyoznunk kell két, Ágoston professzor által megfogalmazott kijelentést:

"A gyermekeknek a felnőttekhez való viszonya elsősorban nem a gyermekektől függ, hanem a felnőttek magatartásától". /115. lap/ Nagyon lényeges ez témánk szempontjából. Irreális igény, hogy a közlekedésben egyoldaluan a gyermek igazodjék a felnőttek kitalálta közlekedési viszonyhoz.

A másik tételt a 115-120. lapokon fogalmazza meg:

Az embertársaink iránti erkölcsös magatartás természetszerűleg nemcsak meggyőződésben, hanem tevékenységben, tettekben nyilvánul meg.

A szocialista magatartásu ember szereti az igazságot, azért harcol, törekszik arra, hogy az igazságot megismerje, elfogadja, másokkal elfogadtassa.

A szocialista magatartásu embernek különleges viszonya van a nemzethez, a munkához és a társadalmi tulajdonhoz. A munkavégzés, az alkotásra való törekvés a legmagasabb rendű magatartásjegyek.

A közlekedési magatartásban rendkívül jól csúcsosodik ki a fegyelmezettség, mint elsőrendű magatartási jegy. Mivel az ember közösség tagja, érthető, hogy érdekeinek bele kell illeszkedni a közösség érdekébe, ezért lesz a közösség szolgálatának készsége által fegyelmezetté az egyén. Ez a fegyelmezettség nem félelmen, kényszeren alapuló magatartás, hanem annak felismerése, hogy a közösség érdekében mit kell tenni. Innen egy lépés az aktivitás, a kezdeményezés, a közösség előbbrejutásáért folytatott állandó küzdelem.

A fegyelem egyben önfegyelem, önuralom is. Aktivitás és fékezés, mozgás és korlát, szabadság és korlátozás együtt vannak a fegyelmezett emberben.

Könnyű lenne kijelenteni, hogy a szocialista világnézetű és következetesen aszerint cselekvő emberben benne vannak az ideális közlekedési magatartás összetevői. Ez a kijelentés azonban nem lenne igaz. Ugyanis nem arról van tehát szó, hogy a közlekedési magatartásra való nevelés egyenlő a szocialista emberi magatartásra való neveléssel. A helyes közlekedési magatartásra való nevelés és a helyes közlekedési magatartás úgy viszonylik a szocialista ember magatartásához és az arra való neveléshez, miként a különös viszonylik az általánoshoz.

2.3. Gyalogosok és járművezetők közlekedési magatartásának néhány jellemző vonása.

A hozzáférhető irodalom kisebb részben íródott a magatartás koncepció jegyében. A pozitív jellemvonások nehezen hámozhatók ki a magatartásra vonatkozó ajánlásokból. Gazdagabbak azok a megállapítások, amelyek a járművezetők és a gyalogosok negatív magatartási vonásait tükrözik.

Ha felidézzük a személyiség-magatartás kérdésben megvizsgált irodalmat, kísérletet tehetünk - jellemvonások, erkölcsi nézetek, érdeklődés stb. - bizonyos, a közlekedő emberre jellemző vonások leltárának részleges megalkotására.

Kiss István mérnöktanár, a gépkocsivezetők kiképzésének ismert magyar szakértője 1980-ban könyvet jelentetett meg a gépkocsivezető oktatók számára. E könyvben két iv terjedelemben foglalkozik a gépkocsivezető személyiségének a közlekedéstől függő összetevőivel.

Bizonyítja, hogy a gépkocsivezetőben kialakul a közlekedési érzék. /Ez az érzék az érzékszervek különleges begyakorlottsága/. Később kibővíti a fogalom tartalmát az emlékezetben tárolt közlekedési tapasztalatokkal, amelyeket a gondolkodás révén különféleképpen fel tud használni a vezető.

Foglalkozik a "közlekedési gondolkodás"-sal. Szerinte ezen gondolkodás különlegessége abban áll, hogy a gondolkodáshoz felhasznált összefüggések a közlekedés világából való törvényszerűségek. Felfogása szerint a gondolkodás konkrét tartalma sajátos gondolkodást eredményez. /Ez vitatható!/

A közlekedési magatartást a közlekedési karakter és a közlekedési erkölcs címszavak alatt tárgyalja. Közlekedési

karakteren a helyes közlekedési érzék bázisán felépült belső kontrollt érti. Kijelenti, - kevésbé bizonyítja, a könyvnek nem ez a célja - hogy ennek kialakulása jellembeli módosulással jár. Ennek jellemzői: belátás, elővigyázatosság, előrelátóság, higgadtság. Mindezek a belső kontrollra vezethetők vissza. Az ilyen tulajdonságokkal rendelkező egyén higgadt, megfontolt magatartású. Nem elbizakodott, nem önzően ingerlékeny, nem okoskodó, nem feltűnősködik, nem tartja magát átlagon felüli képességűnek.

A közlekedési erkölcsi magatartás a közlekedési karakterrel együtt bontakozik ki - folytatja tovább Kiss István.

A helyes erkölcsi magatartási jegyek közül egyet emel ki: ez pedig a mások helyébe való beleélés. Később más címszó alatt utal az ésszerű udvariasságra, a defenzív vezetés szabályaira, a gépjármű feletti uralomra.

A Közuti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet 35. sz. kiadványában /1979/ a gépjárművezetés emberi tényezőit tárgyalják a szerzők. A tartalomjegyzékben a magatartás szabályozásáról egy teljes fejezet foglalkozik. Másik fejezetben a beállítódást taglalják. Gazdag vizsgálatok alapján tett megállapításaikból nem kerekedhetik ki magatartásleltár. Panaszolják, hogy hiányzik mindmáig a megbízható diagnosztikai eljárás a személyiség közlekedésileg fontos ismertető jegyeiről.

A személyiségjegyek között igen érdekesek a magatartásra utalók pl. aki több személyről gondoskodik, annak vezetési megbízhatósága jobb /nyilván a felelősségérzete fejlettebb/. Aki általában pozitív magatartású, az a közlekedésben is az.

Irk Ferenc Közúti balesetek c. könyvében /1979/ olyan címszavakat is találunk a járművezetéssel kapcsolatos tulajdonságok között, mint az élet-vezetés és a közlekedési magatartás, a közvélemény formálása. A pedagógiai megközelítésben felsorolt magatartás jegyek /esetleg szinonimájuk/ könyvében nagy számban szerepelnek /esetleg ellentétükben/.

Irk ugyanezen könyvében /1979/ Undeutsch német szerzőre hivatkozva, emberi baleseti okok között különböző személyiségvonásokat ismertet: ösztönök, pszichológiai konstelláció, karaktergyengeség /türelmetlenség, lustaság, megfontolatlan-ság, gondatlanság, felelősségtudat hiánya/, szomatikus konstelláció, szellemi színvonal.

Magatartási jegyeket is kimutat: önzés, figyeletlenség, kötelezettség megsértéséhez való hozzászokottság, iszákosság, belátás hiánya, közömbösség, kockáztatási hajlam, alacsony-foku beállítódás /a közlekedéshez/, agresszió, forgalmi szabály megszegése /?/, gyorshajítás stb. /83. lap/

Egy felmérés tanulságai

1980-ban 836 középiskolai és szakmunkásképző iskolai tanuló, valamint 152 felnőtt /közülük 104 a közlekedést oktatja valamilyen intézményben/ részvételével egy 8 kérdésből álló kérdőíves felmérést végeztem el. A második számú melléklet "A közlekedő emberről" c. kérdőívet, a 2/b melléklet az adatszolgáltatók iskolájának, illetőleg a felnőttek munkaköri csoportjainak megnevezését tartalmazza.

A kérdőív kérdései közül 2 nyíltválaszos, 6 zártválaszos. Utóbbiakra részben feleletválasztó módszerrel, részben rangskálába helyezéssel kellett válaszolni. A felmérés több célt

is szolgált. Tudakoltuk az adatszolgáltatók /a.sz./ véleményét közlekedési műveltségről, balesetekről, járművezetői típusokról. Magatartásra szándékosan nem kérdeztünk rá. A válaszok feldolgozásakor azonban vizsgáltuk azokat, amelyekből közlekedési magatartásra lehet következtetni.

A kérdőívre adott válaszokat minőségi és mennyiségi elemzés után értékeltük. A kvantitatív vizsgálatot számítógépen végeztük el. Egyelőre egy-táblás /a 3. és 7. pont egyes kérdés-válaszai esetében két-táblás/ kigyűjtést - százalékos értékelést végeztünk.

Bemutatunk néhány kérdés-választ.

1. A gyalogosok azért szegik meg a közlekedési szabályokat, mert

- 1/ nem ismerik azokat,
- 2/ nem törődnek velük,
- 3/ a gépkocsivezetőktől veszik a példát,
- 4/ sietnek.

A választás %-os megoszlása:

- 1/ 4,2 %
- 2/ 58 %
- 3/ 2 %
- 4/ 35 %

A felnőttek és a tanulók válaszai között nincs lényeges eltérés. A 2/ kérdésre adott válaszok magatartás - "érzékenység" problémát jeleznek. /két-táblás elemzést egyelőre nem végeztünk/.

A 2. kérdés azt tudakolta, hogy érdemes-e a közlekedésre nevelést önálló tárgyként tanítani;

Nincs szignifikáns válasz.

A 3. kérdésben a gépkocsivezetők által elkövetett balesetek okai iránt érdeklődtünk.

Tíz alkérdésre 1-5-ig terjedő skála valamelyik "osztályzatának" bekarikázásával lehetett válaszolni.

A feldolgozásban hat magatartásra utaló alkérdést jelöltünk meg:

3/2. a gyalogosokat nem szeretik,

3/3. a gyalogosok provokálják a vezetőket,

3/4. a sok műszaki hiba,

3/7. a gázolást nem büntetik súlyosan,

3/8. durvák az emberek /általában/,

3/10. sok könnyelmű gépkocsivezető van.

Meglepő válaszok adódtak.

Alig van eltérés a felnőttek és tanulók "osztályzatai" között. Nagyobb az eltérés az I. osztályosok és a IV. osztályosok válaszai között. A válaszok %-os megoszlásában legmagasabb osztályzat az egyes /1/ és a hármas /3/.

Rosznak a kérdések? - lehet. Konformisták a válaszolók? - avagy ezek a magatartási hiányosságok nem olyan feltűnők? 5-ös osztályzatot a megkérdezettek 8-15 %-a adott.

Feltűnő, hogy egyedül a büntetés enyhességét minősíti a megkérdezettek 15 %-a ötös osztályzattal.

A 6. nyíltválaszos kérdés így hangzik: "A közlekedési erkölcs színvonalát közlekedési oktatással-neveléssel nem lehet emelni. Fejleszteni kell az emberek szocialista öntudatát és általános műveltségét".

/A kérdésre adott válaszoktól olyan biztatást reméltünk, amely arra buzdít bennünket, hogy sajátos közlekedési erkölcsi nevelésre szükség van./

A két ítéletre vonatkozó válaszokat - kontentelemzés alapján - igen, nem, abnormis válasznak minősítettük.

Válaszok:

igaz: tanuló 10 % ! felnőtt 25 %

A válasz leverő azért is, mert az a.sz.-ók 50 %-a abnormis választ adott.

A 2. ítéletre adott válaszok a 3 lehetőség között lényegében arányosan oszlanak meg. Ez is meglepő válasz.

A kérdőívek feldolgozásának, elemzésének tanulságai

A vizsgálati eredmények azt jelzik, hogy a közlekedésnek /biztonság, kulturáltság, hasznosság, gazdaság tényezőinek/ az emberi tényezőtől, még inkább az emberi magatartástól való döntő függése nem áll az a.sz.-ók tudatának előterében. A közlekedési magatartást és feltételeit meg kell tanítani, és fáradozni kell az emberek tudatos közlekedéséért.

3. A közlekedésre nevelés helyzete hazánkban és külföldön

3.1. A közlekedésre nevelés koncepciója és rendszere

Miként azt korábban már kifejtettem, a közlekedésre nevelés átfogó nevelési koncepció. Kiterjed az iskolai nevelésre és az iskolán kívüli formális és informális nevelésre egyaránt. Ez a koncepció beilleszkedik abba az átfogó, társadalmat átalakító programba, amelyet az MSZMP XI. kongresszusa - többek között - úgy fogalmazott meg, hogy a jövő sikereinek záloga jórészt az emberi tényezők további fejlesztésében rejlik. Az Országgyűlés megtárgyalta a közlekedéspolitikai koncepciót és beszámolóban megállapította: "A motorizációs fejlődés következtében növekszik az emberi tényezők szerepe. Mind jobban fel kell készíteni a lakosságot a forgalomban való biztonságos részvételre. Tovább kell emelni a gépjárművezetőképzés és vizsgáztatás követelményeit, szélesíteni a pályaalakalmassági vizsgálatra kötelezettek körét, fejleszteni a továbbképzés rendszerét." Ez a Beszámoló megjelent a Közlekedési Közlönyben /1978/. A 74. lapon olvashatjuk a programot is; "Az oktatás, nevelés, a tájékoztatás és propaganda eszközeinek összehangolt felhasználásával, valamint a közlekedési dolgozók példamutatásával gyorsuljon meg a helyes közlekedési morál kialakulása".

A beszámoló hangsúlyozza, hogy erősödnie kell az állami és társadalmi szervek együttműködésének, s meg kell teremteni ehhez a feltételeket is.

A helyes, biztonságos közlekedés áll ezen koncepció tengelyében. Alapkövetelmény, hogy minden állampolgár /gyalogos, gépjárművezető, utas, irányító/ tartsa meg és tartassa meg

a közlekedés szabályait. Fel kell használni a műszaki-technikai feltételeket a közlekedés biztonságának erősítésére. Végső konkluzió: ha a közlekedési szabályokat megtartják és a műszaki technikai feltételek a közlekedésben javulnak, ki lehet védeni a forgalom növekedésével fokozódó balesetveszélyt, legalábbis elviselhető szinten tudjuk tartani annak következményeit.

Itt is utalunk arra, hogy a közlekedésre nevelés jelenlegi koncepcióját, alapvető célkitűzését helyeseljük, de bizonyos vonatkozásban beszűkítettnek tartjuk. A közlekedésbiztonság elsődleges célbaállítása és a szabály-centrikusság magában hordoz bizonyos gátló pszichikus hatásokat. A szabály rendszerint tiltással jár együtt. A tiltás pedagógiája pedig nem mindig hatékony, gyakran passzív magatartást fejleszt. A mi célunk azonban aktív magatartásu ifjak, felnőttek formálása általában is, és úgy véljük, nem lehet másképpen a közlekedésre nevelésben sem.

Az Országgyűlés előtti beszámoló társadalmunk minden intézményét és szinte minden állampolgárát a közlekedésre nevelésre szólítja fel, szükségesnek tartjuk áttekinteni azt a rendszert, amelynek keretében ma a közlekedésre nevelést végzik.

A közlekedésre nevelés és jelenlegi rendszere külföldön és nálunk különböző hatások, történeti fejlődés stb. eredményeként jelenik meg és fejlődik. Miután nevelésről van szó, nyilván az adott ország nevelési rendszere /iskolai és iskolán kívüli intézményei/ nevelési törekvései, a közművelődés törekvései és intézményei, a tömegkommunikációs rendszer léte és fejlettsége kezdetben összehangolatlanul, később -

rendszerint a balesetek növekedése következtében - összehangolt feladatsorokká, tevékenységekké válnak, ebből munkamegosztás, majd terv szerinti összehangolt rendszer lesz.

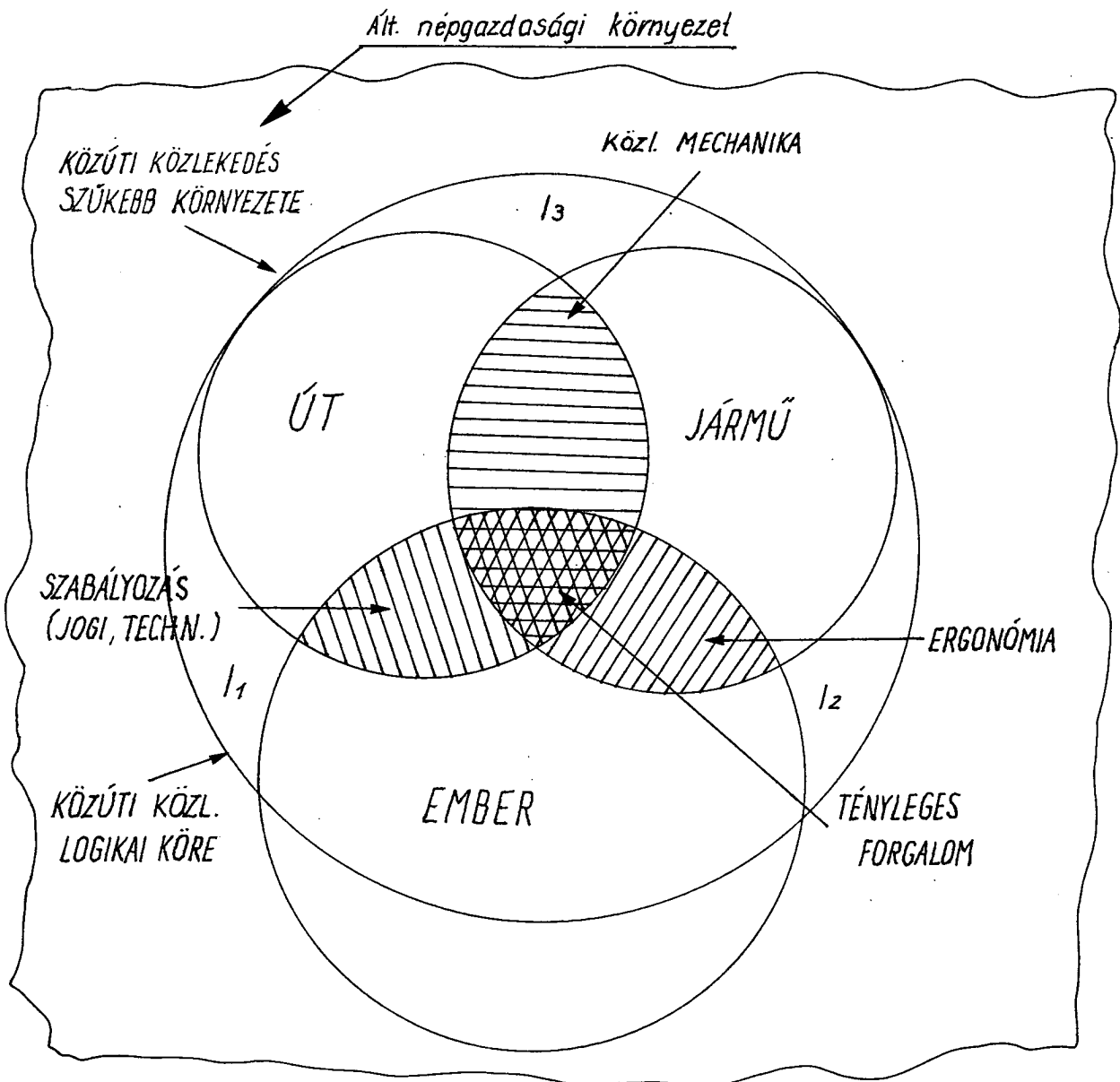
Az emberek közlekedésre nevelésével a kezdet kezdetén a család és a közlekedési közigazgatási szervek /rendőrség/ foglalkozik. Napjainkban a közlekedést és a közlekedésre nevelést már pártkongresszusokon, az Országgyűlésben tárgyalják. Az egykor egyéni /saját érdekü/ viselkedést felváltja az ország egészét érintő, párt és állami szervek által elhatárolt, megfogalmazott közlekedési magatartás-modell. A közlekedési magatartás társadalmi ügy, közügy.

Hogy közlekedési magatartása legyen egyéneknek és az egész társadalomnak, nem bízhatjuk spontán tanulásra. Az embereket nevelni, tanítani kell erre a magatartásra. Azt kívánja elérni az Országgyűlés, hogy helyes közlekedési magatartása legyen az ország minden állampolgárának. Ebben a magatartásban jelentős szerepe van magának a közlekedésnek, a közlekedés fejlettségének és rendszerének. A közlekedési rendszer struktúrája, elemei, alrendszerei, ezeknek dinamizmusa mintegy kijelöli határait és más rendszerekkel való kapcsolódásait a közlekedési magatartásnak és a közlekedésre nevelésnek is.

Veroszta Imre egy tanulmányában /1978/ a közlekedési rendszer sémáját /vagy modelljét/ vázolta fel. Ez a séma a 2.sz. ábrán igen szemléletesen mutatja a struktúrát és az elemek kapcsolódási pontjait.

Célszerűnek látszik Veroszta sémáját összehasonlítani Böcher modelljével /Lásd 1.sz. ábra/, lényeges, ahogy a két szerző a közlekedő ember csatlakoztatását bemutatja az ut, illetve a közlekedési eszközhez /jármű/ viszonyítva.

A közúti közlekedési rendszer elemei



2.sz. ábra

Veroszta sémáját vizsgálva hangsúlyoznunk kell néhány összefüggést. Az ut és a jármű melletti harmadik tényező, az ember, nemcsak általános népgazdasági környezet része, hanem azon kívül elsődlegesen ember. Természetesen ez az ember termelésre van beállítva, hogy éljen és megvalósítsa önmagát. A közlekedő emberben benne van a termelő ember és a társadalmi ember /természetesen ugyanannak az embernek "két oldala"/. Ezért is ábrázolja Veroszta Imre az ember körét kívüllévőnek a közuti közlekedés szűkebb hatásrendszerén, /Veroszta szóhasználatával a közuti közlekedés logikai körén/. A másik közlekedési tényező a jármű. A szerző rámutat, hogy a jármű egyre inkább gépi meghajtású, bár esetenként olyan nézetek is felbukkannak, miszerint különböző tényezők takarékoság, egészségvédelem, környezetvédelem miatt az ember hajtottá kerékpár még juthat a jelenleginél nagyobb szerephez. A gépi meghajtású jármű növeli az emberrel szembeni veszély nagyságát. Ugyanaz az ember gyártja - közönséges esetben - a gépet, vagy ha robot gyártja, az ember gyártja egyelőre a robotot és emberi tervek szerint. A gépi berendezés karbantartása is emberi tevékenység. Tény, hogy a bonyolultság miatt egyre növekszik a gyártásban is és a karbantartásban is az ember felelőssége.

A harmadik tényező az ut, tartozékaival együtt. A modern utak magasrendű technikai alkotások.

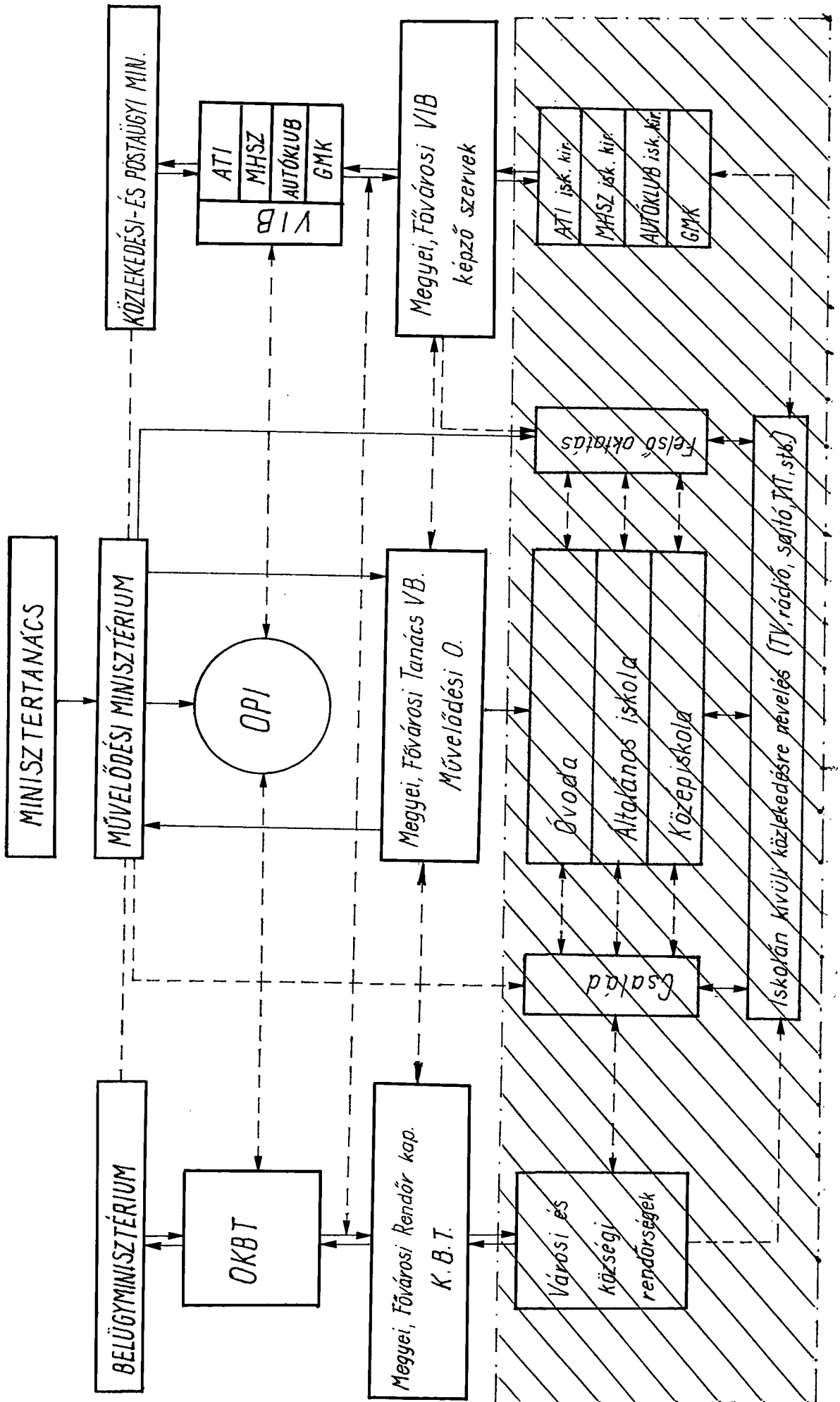
A jármű tervezésénél és elkészítésénél, az ut tervezésénél és kidolgozásánál egyre nő a tudományok szerepe. Ugyanakkor a tényleges közuti forgalom jogi, technikai szabályozást kíván és ennek megtartása - emberek által - teszi lehetővé a forgalom biztonságos lebonyolítását.

A közlekedés szűkebb hatásrendszeréből - a belső nagy körből - az elemeket, tényezőket jelző körök kisebb idomokat /szegmenseket/ végnak ki. A séma, a modell készítője ezekkel hívja fel a figyelmet a közuti közlekedéshez kapcsolódó járulékos intézményekre - pl. a járművezetési képzésre és intézményeire, javítóhálózatra, üzemanyag-töltő állomásokra, ellenőrző hatóságokra, ipari háttérre - a figyelmet. Szerintünk ide tartoznak az emberek speciálisan értelmezett közlekedési műveltségét kialakító intézmények /család, iskola, közlművelődési intézmények/ is.

A közuti közlekedés hatásrendszerébe tartozó tényezők és járulékos részek sokfélesége /még további alrendszereket is feltárhatunk, sőt tovább közvetett kapcsolatokat is, pl. politikai helyzet, népjólét, közlekedéspolitika, közlekedéstudomány fejlettsége/ eredményezi, hogy a közlekedésre nevelés egyre bővülő területekre terjed ki. Esetenként egyik tényező vagy járulékos blokk más tényezőt háttérbe szoríthat a közlekedésre nevelésben. Mivel pedig nevelni csak embereket lehet, ezen emberek közlekedési nevelése esetleg eltolódik pl. a szabályismeret, a közlekedés jogi következményei, a technikai feltételek felé.

A következőkben bemutatjuk Magyarország közlekedésre nevelésének rendszerét, modelljét.

A közlekedésre nevelés hazai rendszere



3.2. A közuti közlekedés biztonsága és a balesetek

A közuti közlekedés biztonságának a tengelyében a baleset áll. A baleset komor szavunk. Rosszat jelent, s még latin eredetijéből hordja jelentésében a véletlenség fogalmát is. A baleset nem szükségszerű, a baleset rendkívüli. Balesetről általában akkor beszélünk, ha személyi sérülés történik. Az anyagi kárral járó összeütközés rendszerint nem jár megrendüléssel /kivéve a kárt szenvedett jármű tulajdonosát/. A kár egyébként rokon szó a balesettel.

Az emberélet és az ember épségének védelme már korán arra ösztönözte az embereket, majd később az állami szerveket, hogy a balesetek elkerülését minden módon elősegítsék. A közlekedés biztonságának ugyan nem egyetlen feladata a balesetek elkerülése, a balesetmentes közlekedés, a balesetveszély azonban a közlekedés biztonságát - legalábbis szubjektív érzésekben, társadalmi vélekedésben - egyenlővé teszi a baleset nélküli közlekedés eszményével.

A közlekedési baleseteknek az ember nemcsak szenvedő alanya, de sokszor közvetlen kiváltója, gyakran közvetett előidézője. Következőkben vizsgáljuk Magyarország közuti baleseteinek adatait, arányait, jellemzőit.

Rózsa Tamás egy tanulmányában /1978/ tárgyalja a közuti balesetek okait. Felsorolja az okok között az embert, a járművet, a pályát és a környezetet /forgalomirányítást/ és a külső környezetet. Vizsgálatokra hivatkozva közli, hogy a legtöbb baleset hibás emberi magatartásból következik be, bár a baleseti okokat nem lehet csak emberi tényezőre korlátozni. Hivatkozik egy vizsgálatra, amelyet az Egyesült

Államok Atalanta városában végeztek. Száz jármű-ütközésnél 180 baleseti okot találtak, ennek 65 %-át emberi tényező okozta, s a 100 eset közül legalább 85-ben találtak egy emberi tényezőt.

Egy magyar vizsgálat /1978/ eredményeit mutatja be Rózsa a következő táblázatban. /A vizsgálat 7000 baleset elemzése alapján készült!/

	Ember	Forgalmi körülmények	Műszaki hiba
Ember	67,6 %	21,3 %	2,7 %
Forgalmi körülm.	21,3 %	4,3 %	0,7 %
Műszaki hiba	2,7 %	0,7 %	0,3 %
<hr/>			
Körülmények és műszaki hiba	1,5 %	1,5 %	1,5 %
<hr/>			
	93,1 %	27,8 %	5,2 %
<hr/>			

Témánk szempontjából igen érdekesek Rózsának a vizsgálatához fűzött megállapításai, amelyek magatartásbeli hibákat elemeznek, s amelyek a balesethez vezettek: a vizsgálat feltárt érzékszervi fogyatékoságokat, vérmérsékleti adottságokat, mozgásszervi vagy idegrendszeri zavart, vezetésre alkalmatlan vagy képtelen állapotot /pl. alkohol, gyógyszer hatása/, jellemhibát, időjárási fronttal szemben érzékenységet, hiányos KRESZ ismereteket, vezetéstechnikai hibákat, figyelmetlenséget, forgalombiztonsági műszaki berendezések ellenőrzésének elmulasztását stb.

Hasznos megvizsgálnunk az 1981-ben Magyarországon bekövetkezett balesetek statisztikai adatait.

18.308 személyi sérüléssel járó baleset történt; meghalt, megsérült a balesetek során 24.860 személy. Jóllehet a gépjárművek száma 1977-1981. között 1 millió 573 ezerről 1 millió 943 ezerre növekedett, a balesetek száma 20.121-ről 18.308-ra csökkent!

1977-hez viszonyítva a meghalt, vagy megsérült személyek száma 2600 fővel csökkent.

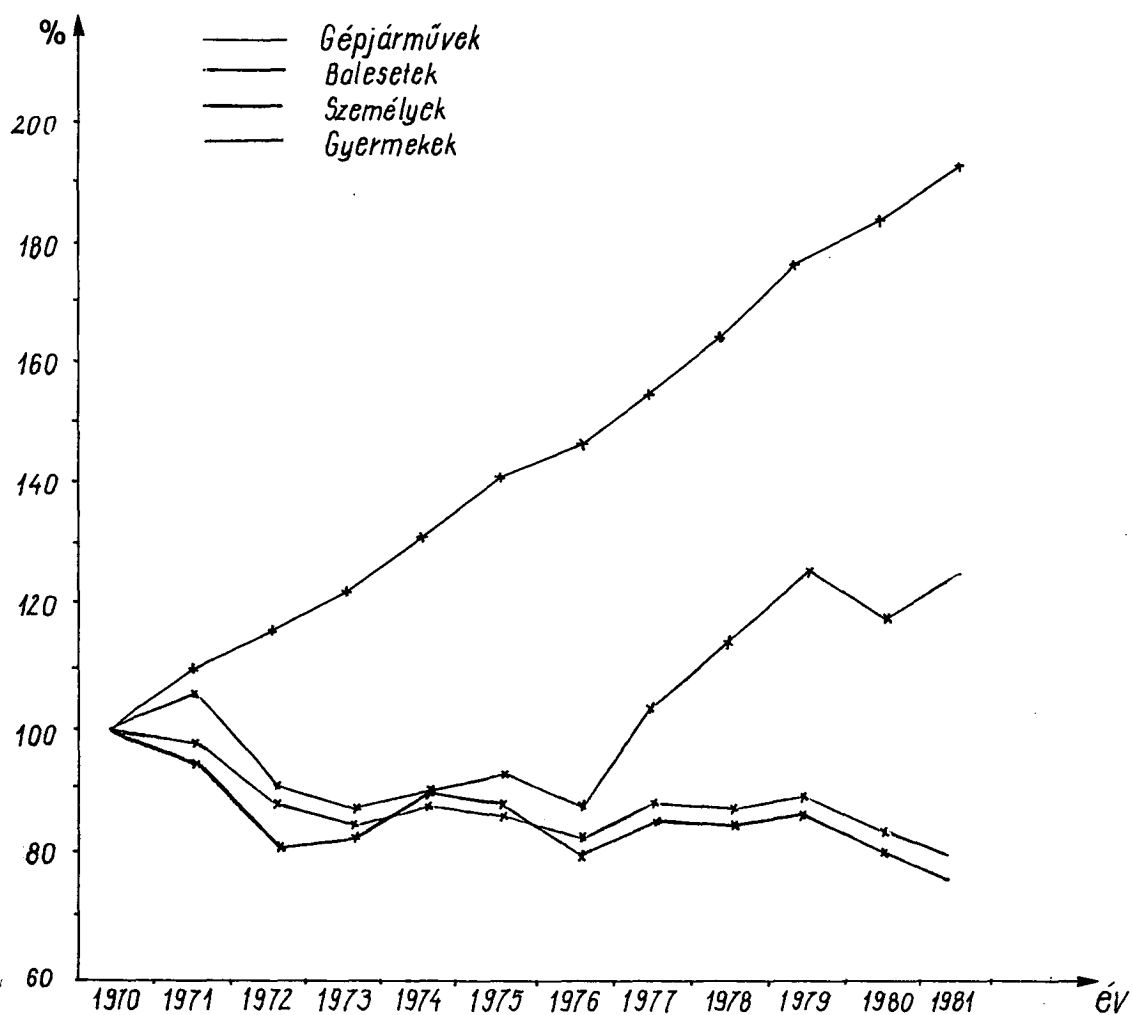
A hazai gépjárművek számát és a baleseteket is egybevető OKBT statisztikai adatok /1982/ nagyon értékes tanulságot kínálnak.

Az OKBT Elemző és Értékelő Szakbizottságának adatai alapján diagramban ábrázoltam a gépjárművek számának növekedése, a balesetek száma, meghalt, megsérült személyek száma és a 0-14 éves gyermekek meghalt, megsérültek száma adatait.

Az adatokat és a diagramot a következő oldalon láthatjuk.

/4.sz. ábra/

év	Balesetek száma, db	Meghalt, sérült személyek száma, fő	Meghalt, sérült 0-14 éves gyermek száma, fő	Gépjárművek száma az év végén, db
1970	23 225	32 035	2 408	1 007 822
1971	22 949	32 223	2 386	1 107 481
1972	20 244	28 368	2 097	1 168 935
1973	19 418	27 473	2 116	1 244 590
1974	20 217	28 246	2 177	1 337 108
1975	19 764	27 708	2 316	1 428 816
1976	18 584	25 591	2 132	1 491 344
1977	20 121	27 491	2 478	1 573 323
1978	19 945	26 914	2 660	1 679 673
1979	20 465	27 198	2 741	1 803 778
1980	18 994	25 457	2 633	1 852 962
1981	18 308	24 860	2 725	1 943 470



4.sz. ábra

Amíg a balesetek száma általában csökken, addig a gyermekbalesetek száma nő, olyan arányban mint ahogy a gépjárművek száma emelkedik. Enyhe növekedést mutat egyébként a közúti balesetben elhunytak száma, és nő az idős koru balesetesek száma is. E vonatkozásban mindenképpen problematikus a gyermekbalesetek számának növekedése.

A már hivatkozott Stina Sandels veti fel könyvében/1979/ - a felnőtteket vádlottak padjára ültetve - azt a megállapítást, miszerint a felnőttek egy saját képükre formált közlekedési világot teremtettek. Nem törődnek azzal, hogy pl. a 3-8 éves koru gyermekek kisebbek náluk, szemük látótere még nem fejlődött ki teljesen, nehezen tudják bemérni a járművek sebességét, stb. A felnőttek azonban teljesen úgy viselkednek, mintha a velük szemben vagy az utcán járók pontosan olyan képességekkel rendelkeznének mint ők. Nyilván nem lehet a közlekedést a városokban azért leállítani, mert gyermekek is közlekednek az utcán, ezzel a közlekedés előnyeitől fosztaná meg magát az emberiség, de azzal sem lehet elintézni a gyermekbaleseteket, hogy a gyermekek okozói a baleseteknek, mivel nem figyelnek, kilépnek a parkoló gépkocsik mögül, rohángásznak az uton.

A hivatkozott OKBT statisztikai adatszolgáltatás /1982/ alapján a balesetek természetük szerint igen tanulságosak a magatartás szempontjából is:

18.308 balesetből

haladó járművek összeütközése,	7.628 esetben
álló járműnek, szilárd tárgynak ütközés,	1.763 "
farolás, felborulás járművel,	3.123 "
gyalogosok elütése,	5.292 "
egyéb balesetek	502 "

Mind a haladó járművek összeütközésének, mind a gyalogosok elütésének számai igen magasak, itt feltétlenül a vezetők és a gyalogosok közlekedési magatartásával van baj. S bár a nemzetközi baleseti statisztikákban nem állunk rossz helyen, a gyalogosok elütésében a dicstelen második helyet birtokoljuk nyolc európai kisország között. Magyarországon ez az arányszám 30,3, Belgiumban 10,3, Ausztriában 12,5, NDK-ban 23,9, és Csehszlovákiában 32,7. /Ez az arányszám azt fejezi ki, hogy ezer balesetre hány elhalt, vagy megsérült gyalogos esik./

Illetékes szervek megvizsgálták, milyen okok miatt ütötték el járművezetők saját hibájukból a gyalogosokat.

Az okok:

járművezetők egyéb hibája	968 esetben
elsőbbség meg nem adása	809 "
sebesség nem megfelelő alkalmazása	673 "
látási viszonyokhoz nem alkalmazkodás	387 "
irányváltztatás szabályainak meg nem tartása	178 "
utviszonyokhoz nem alkalmazkodott	153 "
s ezért sebessége nem volt megfelelő	
nem tartotta meg az előzés szabályait	133 "

Gyalogosok hibájából bekövetkezett elgázolásos balesetekben a gyalogos

hirtelen lelépett az utról	1.589 esetben
álló jármű vagy oszlop előtt haladt át	
az uttesten	493 "
tilos jelzésnél haladt át	268 "
tiltott helyen haladt át	263 "
zavaró magatartás az uttesten áthaladás közben	244 "

Ugy véljük, hogy e hibák oka magatartási hiba.

Magatartási problémaként kell értékelni azt is, hogy 1981-ben a kijelölt gyalogos átkelőhelyen 1.782, utkereszteződésben /kijelölt gyalogosátkelőhely nélkül/ 606, tömegközlekedési eszközök megállóhelyeinél 267 baleset történt. Arra nincs adatunk, hányan hagyták cserben áldozatukat, és a statisztika nem tartalmazza a potenciális balesetek számát sem. A közlekedésbiztonság gyakorlott szakemberei a forgalmat figyelve meg tudják állapítani, milyen veszélyeztetett vezetésnél, gyalogos szabálytalan viselkedésénél nem fordul elő baleset valamilyen véletlen okból, vagy az ún. lélekjelenlétből, de mindenképpen szubjektív tényező következtében. Az ilyen potenciális balesetek - örvendetes, hogy aktusba nem mennek át - nagy veszélyeket hordoznak magukban. A balesetet elkerülő gépkocsivezető, motorkerékpáros vagy gyalogos természetesnek tartja ilyen eset után, hogy a bajt elkerülte, s gyakran ezt saját ügyességének tudja be. Az ilyen potenciális balesetekben való részvétel napjainkban "bocsánatos bűnnek" számít még képzett emberek között is. Csak a rendőrség igyekszik a résztvevőkre hatni, de nem sok sikerrel, mert kevés eset kerül napvilágra.

A baleseti statisztikák rendre bemutatják a motorkerékpárosok, a mopeddel közlekedők, az autóbuszvezetők közlekedési baleseteit, azok okait. Nagyobb részt emberek magatartásán múlnak a balesetek e kategóriákban is.

A már idézett Veroszta Imre /1978/ tanulmányában arra is rámutat, hogy a motorizációs robbanás kezdeti időszakában a vezetőknek még nincs elegendő tapasztalatuk a megnövekedett járműállomány által előidézett forgalomban. Ugy véli, hogy helyzetünk e vonatkozásban javul a nemzetközi összehasonlításban és abszolút is. De tartósan kedvezőtlen azonban

baleseti statisztikánkban a 10 millió kilométerre eső halálos sérülések száma.

Mivel az utóbbi időben a fajlagos mutatókban jelentős javulás látszik, van reményünk arra, hogy az infrastruktúra, valamint a szabályozottság és ellenőrzés erősödésével a közlekedésbiztonság jelentősen jobb lesz. A fajlagos baleseti mutatók kedvezőbb alakulásában az is közrejátszik, hogy a motorizáció fejlődése már a "második generációs" szakaszban történik.

Előbb vizsgáljuk meg, hogy milyenek a közlekedésre nevelés konkrét eredményei, módszerei hazánkban és más fejlett motorizációju országokban.

3.3. A közlekedésre nevelés hazai helyzetének vázlata

Történeti áttekintésünket Juhász Károly tanulmányának /1979/ felhasználásával állítottuk össze.

Hazánkban a XIX. század végén már jelentkeznek a közlekedési ismeretek oktatásának első jelei, az 1868.évi XXXVIII. törvénycikk alapján a népiskolákban a közlekedési ismeretek oktatásának, a gyermekek helyes közlekedési magatartásra nevelésének csiráit a beszéd- és értelemgyakorlat tantárgyon belül találjuk meg.

A székesfővárosi iskolák új tanítási tervének /1904/ beszéd- és értelemgyakorlat tantárgya a II. osztályban november első hetében: Közlekedési eszközök, villamos, vonat, szekerek, kocsik, kerékpár, vasutak, hajók, sikló, fogaskerekű, gépkocsi, hid című témát írja elő. 1909-ben segédkönyv jelent

meg a beszéd- és értelemgyakorlatok tanításához, ebben foglalkoztak a közlekedési ismeretek tananyagával is.

Az 1918-as polgári demokratikus köztársaság a nyolc osztályos elemi iskola minden osztályában, társadalmi ismeretek néven új tantárgy bevezetését határozta el. A II. osztály tantervének negyedik témakörében találjuk a közlekedési ismereteket.

A két világháború közötti elemi népiskolában újból a beszéd- és értelemgyakorlat tantárgyon belül találjuk a közlekedési ismereteket.

1931. és 1933. években a Vallás- és Közoktatásügyi Minisztérium a beszéd- és értelemgyakorlatokon túlmenően a közlekedési szabályokkal való foglalkozást felvetette az osztályfőnöki órák tantervébe is. 1937-ben a VKM külön rendeletben intézkedett a helyes közlekedésre való nevelésről, ezért elrendelték, hogy minden iskolában, minden osztályban, minden hónap első testnevelési óráján a szükségeshez mérten oktasák ki a tanulóifjúságot - gyakorlati bemutatások kapcsán - a veszélymentes közlekedés szabályai felől.

Az 1941-ben bevezetett új közlekedési rend nagymértékben hozzájárult az iskolai közlekedési ismeretek oktatásának fejlődéséhez. A magyar oktatásügy történetében először ez évben jelent meg tanítási segédkönyv a közlekedési ismeretek oktatásához. A tanterv hátránya, hogy a gyalogos közlekedés szabályaitól kezdve a kerékpáros közlekedésig bezárólag minden akkori ismeretet ömlesztve tartalmazott és azok feldolgozását a pedagógusokra bízta.

A felszabadulás után az 1946-ban kiadott általános iskolai tantervben új kötelező tantárgy a "Szabad beszélgetés" az

ötödik osztálytól a nyolcadik osztályig - egy órában. E tantárgyon belül volt lehetőség a közlekedéssel is foglalkozni, sajnos kevés idő jutott e témára a sok kötelező egyéb témacsoport miatt.

1951-ben a 15. számú törvényerejű rendelet ismét új tanterv bevezetését írta elő. Az általános iskola 1-3. osztályában az új tantervben előírták a közlekedéssel kapcsolatos tananyagot.

1959-ben a Művelődésügyi Minisztérium rendelkezést adott ki "A helyes utcai közlekedés oktatása általános iskoláinkban" címmel. A rendelkezés kiemelte az osztályfőnöki órák fontosságát, a hazabocsátás /kísérés/ és a tanulmányi séták, a kirándulások szerepét a nevelésben, ajánlotta gyakorlati példák sürűbb bemutatását és gyakoroltatását.

Az 1961. évi III. számú törvény után kiadott új tantervben az általános iskola 1-4. osztályában az olvasás, a fogalmazás és a környezetismeret nyújt lehetőséget közlekedési témák oktatására, míg az 5-8. osztályban az osztályfőnöki órákon van mód a közlekedési ismeretek tanítására.

Az 1966-67. tanévtől kezdve az általános iskolák 6. és 7. osztályában évi 6-6 órában - ugynevezett csatlakozó - utolsó óraként bevezették a közlekedési ismeretek oktatását.

A Minisztertanácsnak a közúti közlekedés biztonságával foglalkozó határozata /1972/ írja elő, hogy az alsó és középfokú oktatási intézményekben a közlekedési ismeretek oktatását bővíteni kell. A közép és felsőoktatási intézményekben a közúti közlekedési szakemberek képzését meg kell szervezni.

A határozat megjelenése után jelentősen fejlődött a közlekedésre nevelés ügye hazánkban.

A jelenlegi helyzet elemzése és értékelése

Megállapítható, hogy 1972. óta a közlekedés biztonsága, a közlekedésre nevelés érdekében több intézkedést hoztak az arra illetékes hatóságok és intézkedtek, hogy megteremtődjenek e pedagógiai tevékenység szervezeti keretei az óvodákban és az iskolákban.

Meg kell vizsgálnunk, hogy a tíz éve működő rendszer mit eredményezett a közlekedésre nevelésben. Vizsgálatunkban elemezzük a közlekedésre nevelés iskolai dokumentumait, a közlekedési ismeretek tantárgyi rendszerét, az egyes ismeretanyagok egymásra épülését, az elméleti ismeretek és a gyakorlat /gyakorlás/ viszonyát, az oktatást végző pedagógusok felkészültségét.

3.3.1. Az iskolán belüli közlekedésre nevelés helyzete

Érintőlegesen vizsgálom az iskolán kívüli közlekedésre nevelést, a szaktanfolyami képzést és továbbképzést /gépkocsivezetői, szakreferensi/, továbbá a közművelődés intézményeiben folyó közlekedésre nevelést és a kommunikációs rendszer részvételét e tevékenységben.

Az iskolai nevelés programjaira néhány általános érvényű megállapítás tehető.

- A nevelési és oktatási tervek tartalmazznak bizonyos elemeket a közlekedési ismeretek tanítására vonatkozóan, de hiányzik a célszerű, tervszerű és szervezett folyamat e tekintetben.
- A program kifejtése nem rendszerszemléletben történik, nem épülnek egymásra pl. az óvodai és iskolai programok.

- Az óvodai nevelésben a környezetismeret tantárgyon belül foglalkoznak a közlekedéssel, az iskolai nevelésben pedig mint külön, önálló tantárgy "Közlekedési ismeretek" és más több tantárgy, pl. osztályfőnöki óra, környezetismeret, technika tantárgyakon belül foglalkoznak közlekedéssel, közlekedési eszközökkel, de ezek tantárgyi koncentrációja, egymásra építettsége hiányos.
- A helyes közlekedési magatartásra nevelés egyik legfontosabb területe az erkölcsi nevelés, itt a közlekedést azonban meg sem említik.
- A nevelési és oktatási tervek, rendtartások, előírászerűen többnyire a szabályok /jogszerű/ ismeretét tartalmazzák: KRESZ centrikusak és nem a helyes magatartás kialakítását hangsúlyozzák.
- A helyes közlekedési viselkedés kialakításában jelentős szerepe van a családnak, a szakköröknek, a vetélkedőknek és a versenyeknek, a közlekedésbiztonsági szervezeteknek, de ezeknek a szerepéről a dokumentációkban nem olvashatunk.

A közlekedésre nevelésben az óvodának nagyobb szerepe van a nevelés egészét tekintve, mint egyéb területeken.

Az Óvodai Nevelési és Oktatási Terv /1980/ a 3-6 évesek közlekedésre nevelésének fő feladatait a következőkben fogalmazza meg:

- a közlekedéshez szükséges képességek és készségek kialakítása,
- a közlekedési ismeretek oktatása,
- a helyes közlekedéshez szükséges érzelmi, erkölcsi, akarat tulajdonságok kialakítása.

A nevelési program csoportonként írja elő a feladatokat. A kiscsoportokban az alapvető szabályok megtanulása, e szabályok szerinti közlekedés gyakoroltatása a fő feladat. Elérendő általános követelményszint: a gyermekek a megtanult szabályok szerint tudjanak közlekedni. Ismerjék fel, nevezék meg a környezetükben levő legáltalánosabb közlekedési eszközöket.

A középső csoport feladatai között szerepel: a gyermekek gyakorolják a szabályos közlekedést, a helyes viselkedést. Lehetőleg utazzanak közlekedési eszközökön. Figyeljék meg az autóbusz-, villamos- /trolibusz/ vezető, az irányító rendőr munkáját és a közlekedési lámpát. Követelményszint a helyes közlekedési viselkedés /magatartás/.

A nagycsoportban központi feladat a helyes közlekedés gyakorlása. Közlekedés alkalmával gyakorolják a helyes viselkedést. Követelmény, hogy figyeljék meg a közlekedés irányítását.

Az óvodában a közlekedésre nevelés programja a célnak lényegében megfelel, a cél megvalósításához jó módszereket ajánlanak. A személyi feltételekben - az óvonók képzettségének e téren való növekedésében, még inkább az óvonók jelentős részének szakreferenssé való kiképzése után - erőteljes fejlődés állapítható meg. KRESZ-táblákkal, terepasztalokkal, mini-járművekkel az óvodák többsége jól el van látva, legalábbis ez tűnik ki a megyei szakfelügyeleti jelentésekből. Több óvoda, általános iskola számára tartanak fenn községi, városi, kerületi közlekedési parkokat /köznyelven KRESZ-parkokat/.

Az óvodák "éles-helyzetben" is gyakoroltatják az óvodásokat a község, a város utjain, utkereszteződéseinél. Nyilván a gyakoroltatás mértéke - már csak a gyermekek különböző családi helyzete, fejlettsége miatt - egyénenként különböző lehetne. Az óvoda általában eleget tesz azoknak az elvárásoknak, amelyeket a közlekedésre nevelés jelenlegi programjában számára megfogalmaztak.

Az általános iskolákban folyó nevelő-oktató munka cél-, feladat- és követelményrendszerét az általános iskolai nevelés és oktatás terve, módszertani segédletek, tankönyvek határozzák meg. Az intézményes nevelő-oktató munka feladatainak végrehajtása tanórai keretekben és tanórán kívüli foglalkozásokon történik.

Az általános iskola célitűzéséből, funkciójából adódik, hogy az általános műveltség részét képező közlekedési műveltséget, illetve a helyes közlekedésre nevelést egyik fontos feladatának tekinti. Arra törekszik, hogy a felnövekvő nemzedék képes legyen önmaga és mások életének, testi épségének megóvása mellett részt venni a közúti közlekedésben, helyes közlekedésszemlélettel rendelkezzen, ismerje, a mindennapos gyakorlatban alkalmazza is az életkorának megfelelő, rá vonatkozó közlekedési szabályokat!

A közlekedési ismeretek oktatása, a helyes közlekedésre való nevelés az általános iskolákban a következő tantárgyak keretében folyik:

- a/ Környezetismeret tantárgy keretében;
- b/ Osztályfőnöki órákon;
- c/ Közlekedési ismeretek tantárgyon belül.

Vizsgálódásaink után meg kell állapítanunk, hogy e három tantárgy keretében álló időmennyiség nem elegendő ahhoz, hogy a célkitűzésekben megfogalmazottakat elérhessük.

A közlekedésre való nevelés érdekében végzett iskolai nevelő, oktató tevékenység az elmúlt években az iskola, a tanítás korszerűsítése következtében - együttesen az oktatáspolitikai koncepcióval - változásokon ment át. Ezeket a közlekedésre nevelés teljesebbé tétele érdekében az illetékes hatóságok is szorgalmazták, pl. a közlekedési szakreferensképzés korszerűsítésével.

Az egyes tantárgyakban a következő témákkal foglalkoznak:

Környezetismeret 1. osztály: 4. téma "A közlekedés". E témán belül a gyalogos közlekedéssel, a járművek közlekedésével, a tudnivalók a balesetek elkerüléséről című kérdésekkel foglalkoznak.

2. osztály: ugyancsak a 4. témában, kérdéseik: az utcák és részeik összehasonlítása, a gyalogos közlekedés szabályai, a járművek közlekedéséről.

3. osztály: az 5. témában: termelés, szállítás, áruellátás, közlekedési dolgozók munkája, helyes közlekedésről tanultak gyakorlása, /uttest, járda/, posta, hírközlés a legfőbb kérdések.

A tanulók zárt pályán, KRESZ parkban gyalogosan és kerékpárral közlekednek, gyakorolják a szabályok megtartását.

4. osztály: 3. téma "A kereskedelem és a közlekedés" c. fejezetben: a települések piacterei, utak-járművek, az úthálózat, a járművek és a kereskedelem, a közlekedési ismeretek gyakorlása. A kerékpáros közlekedés tudnivalói.

A közlekedési és környezetismereti tantárgyak meghatározott témáinak elsajátításához, a követelmények érvényesüléséhez az oktatási tárca tankönyveket és munkafüzeteket adott ki.

A közlekedési ismeretek növelésére, a helyes, morális magatartás alakítására lehetőséget teremtenek a különböző tantárgyak is. Ezek közül kiemelkedik és kiemelkedhet a technika tantárgy, de segíteni tud a magyar nyelv és irodalom, a testnevelés, a földrajz, a fizika is.

Az osztályfőnöki órákon belüli közlekedés tárgyu témák

Jelentős szerepük van az osztályfőnöki óráknak, mert - jellegükből adódóan - elsősorban az értelmi-érzelmi nevelés, jellemformálás szolgálatában állnak, a tanulók morális magatartását kívánják erősíteni. A tantervi utasítás a 3. osztálytól kezdve a 7. osztályig a következő témákat írja elő:

- A gyalogos közlekedés /3. osztályban/
- A kerékpáros közlekedés /4. osztályban/
- Sok a baleset /5. osztályban/
- Idénybalesetek, előzékenység a közúti közlekedésben /6. osztályban/
- Autóbuszon, vonaton, villamoson /7. osztályban/.

Közlekedési ismeretek tantárgy

Az 1980-ban megjelent tanterv előírja: "A közlekedési ismeretek tanításának célja: hogy - szoros egységben más tárgyakkal, valamint a tanórán és iskolán kívüli neveléssel -

megismertesse a tanulókat az alapvető közlekedés legegyszerűbb technikai eszközeivel: kialakítsa a tanulóknál a helyes közlekedési szokásokat; megalapozza az életkorra jellemző pszichikus adottságoknak megfelelő helyes közlekedési morált".
/5. lap/

A tantárgy feladatai igen szerteágazó, rendkívül igényes tevékenységeket fogalmaznak meg. Néhány feladat:

- tudatosítsa a tanulóknál azokat a magatartási szabályokat és cselekvési készségeket, amelyek biztosítják testi épességüknek megóvását, azaz a közlekedési balesetek elkerülését,
- keltse fel a tanulók érdeklődését a közlekedés technikai eszközei iránt,
- rendszerezze és integrálja a különböző iskolai és iskolán kívüli forrásokból származó közlekedési ismeretanyagot.

Igen szerteágazó és helyes feladatok ezek, de a sok és sokféle tananyag feldolgozására a 3., illetve a 7. osztályban csak 6-6 óra áll rendelkezésre!

A közlekedési ismeretek tanításával az oktatási intézmények nem csupán a baleseteket kívánják elkerülni, hanem az egyének közlekedési műveltségének növelését, végső soron a társadalom közlekedési kultúrájának emelését akarják elérni.

A színvonalas feladatokhoz igényes követelmények kapcsolódnak. Így a 3. osztályban:

- ismerjék a tanulók a közlekedési jeleket, jelzéseket és ezeket megtartva közlekedjenek,
- a gyalogos és kerékpáros közlekedési szabályok elsajátítása és gyakorlása során formálódjon helyes közlekedési

magatartásuk és alakuljanak ki a biztonságos közlekedést lehetővé tevő szokásaik,

- szerezzenek gyakorlatot - gyalogosként és kerékpárosként - a helyes sebesség és távolságbecslésben,
- ismerjék meg és tartsák meg a közlekedési eszközökön a helyes magatartási szabályokat.

A 7. osztályban pedig:

A közlekedési ismeretekben más kapcsolódó tantárgyakkal, a mozgalmi, társadalmi szervek által szervezett rendezvényekkel, mozgalmakkal és propaganda anyagok hasznosításával együttesen elérendő követelmények:

- tudatosuljon a tanulóknál, hogy a közlekedésben a szabályok szigorú megtartása mellett szükséges az udvariasság, a kulturált magatartás is,
- az elméletben és gyakorlatban tanultak által bővüljön közlekedési műveltségük és fejlődjön közlekedési moráljuk,
- értékeljék a közlekedés biztonságának növelésén dolgozó szakemberek munkáját,
- tudatosuljon a tanulóknál, hogy a közúti közlekedésben magasfokú felelősségérzettel kell résztvenniük,
- tudják a defenzív közlekedés alapelveit.

Az általános iskola közlekedésre neveléssel foglalkozó tantárgyainak elemzésénél és értékelésénél egyértelműen érzékelhetjük, hogy elsősorban ismeret- és szabálycentrikus a képzés.

Az általános iskola alsó tagozatában előírt program a tanulók életkori követelményeinek, közlekedési igényeinek, önálló közlekedési kötelességüknek, pszichológiai vonásaiknak, az egymásra építés-épülés elvének csak részben felel meg, mert hiányoznak hozzá lényeges feltételek.

Az általános iskola túl sokat markol a programokban. A közlekedésre nevelés több tantárgyban, illetve az osztályfőnöki órára épül, de ezek nincsenek egymásra építve. Célok, feladatok keverednek. A követelményekben meghatározott ismeret oly nagy, hogy a rendelkezésre álló időben azt megtanítani nem lehet.

Az oktatás-nevelés gyakorlata, eredményessége már ebből kifolyólag is számos hiányossággal küszködik.

Vannak szakkörök, amelyek a családra is igyekeznek hatni, de nincs rendszerszerűen összefogva az egész nevelés.

Az értekezés terjedelmének korlátai miatt nem áll módunkban, hogy minden típusu középfoku iskolára /szakközépiskolák, szakmunkásképző iskolák, gimnáziumok/ vonatkozóan vizsgáljuk és elemezzük a közlekedésre nevelés jelenlegi helyzetét.

Minden középfoku iskola Nevelési és Oktatási Terve hangsúlyozza a tanulók közlekedési magatartásának formálását:

- a felelősségérzet kialakítását, megerősítését a közlekedésben résztvevőkkel szemben,
- a defenzív vezetés értékét, jelentőségét és a veszélyt vállaló magatartással járó következményeket,
- a sebesség helyes megválasztásával kapcsolatos magatartás kialakítását,

- a baleseteket, okainak és következményeinek /erkölcsi, emberi, társadalmi, anyagi/ elemzését, bemutatását,
- a fáradtság, az alkohol, a gyógyszerek hatását a vezetői képességekre,
- az udvarias, egymást kölcsönösen segítő közlekedési magatartást,
- a biztonsági felszerelések használatának szükségességét /biztonságiöv, bukósisak stb./.

A képzési céllal összefüggésben kiemelhetjük a tanulók technikai nevelésének feladatait is. A gépjárművekkel kapcsolatos technikai képzés különösen kedvelt ennél a korosztálynál, akár segédmotorról, motorkerékpárról, akár a gépkocsi karbantartásáról, szereléséről, javításáról van szó.

A középiskolákban valamennyi tanulót érintő közlekedési oktatás és nevelés elsősorban az osztályfőnöki órákon valósulhat meg.

A közlekedésre nevelés középiskolai témáit jól érzékelteti a gimnázium ilyen irányú tevékenysége.

A gimnázium osztályfőnöki óráinak közlekedésre nevelési témái:

- A közlekedés jogi és etikai szabályairól.
- Közlekedés az iskola környékén és a lakóhelytől az iskoláig. A kollektív közlekedési erkölcs kialakításához legszükségesebb viselkedési formák.
- Agresszív magatartás a közlekedésben. Az ittasság súlyos következményei. Különös figyelmesség másokkal szemben.

- A leggyakrabban előforduló és kárt okozó közlekedési szabálysértések. A motorizáció következménye és hatása a közlekedésbiztonságra.
- A közlekedésbiztonsági intézkedések.

A közismereti tantárgyak közül a fizika, a kémia és a biológia kitűnő lehetőséget kínál közlekedési ismeretek, a közlekedés okozta környezeti ártalmak, az elsősegélynyújtás bemutatására.

A tanulók gépjárművezetői képzésének helyzete a képzés lehetőségei és formái középiskolai tipusonként eltérőek.

Egyik formája, hogy az adott középfokú iskolában közlekedési kört szerveznek. A körben készülnek fel a tanulók az elméleti vezetői vizsgára.

Másik forma a hivatásos gépjárművezetői képzés. Ebben a közlekedési és a műszaki ismeretek külön, önálló tantárgyként jelennek meg.

Figyelemre méltó, hogy az összes "B" jogosítványt szerzők közül 1975-ben a 142 ezer vizsgázóból 8 % volt középiskolás fiatal, 1978-ban pedig 131 ezer vizsgázóból 12,8 %. Várhatóan ez az arány az ifjúság javára 1990-ben 35-40 %-ra emelkedik.

A közlekedésbiztonságra nevelés eszmei tartalmát és tételes tananyagát az osztályfőnöki órák témáiba sorolták be. Sajnálatos, hogy ez a tematika szűkös és felépítése teljesen koncentrikus. Többnyire csak ismeret van, gyakorlás kevés.

Azt kell megállapítanom, az iskola nem tudja kiváltani az ifjakban azt a felelősséget, amelyet a gépjármű megkiván az embertől.

A felsőfoku oktatási intézményekben a közlekedésre nevelés elsősorban a hivatásos szakmai képzés melletti gépjárművezetőképzés /"A", "B", "C" kat./ keretein belül folyik.

Ilyen főiskolák, illetve egyetemek:

- a BME közlekedésmérnöki karán,
- az Agráregyetemek gépész karán /gépjárművezető és mezőgazdasági vontatóvezető képzés/,
- a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola közlekedési és tanári, valamint szakoktatói szakán.

3.3.2. Az iskolán kívüli közlekedésre nevelés helyzete

Nem feladatunk, hogy részletesebben foglalkozzunk az iskolán kívüli közlekedésre neveléssel, de a teljesség kedvéért röviden összefoglaljuk azokat a területeket, amelyek e tekintetben tényezőként szerepelnek.

- 1/ Különböző vetélkedők. Ilyenek az Autó-Motor által szervezett vetélkedő sorozatok: "Keressük a legjobb gyalogost", "Keressük a legjobb gépjárművezetőt".

A FKBT /Fővárosi Közlekedésbiztonsági Tanács/ által szervezett "Tanítsa meg családját közlekedni".

Bizonyos tekintetben ide sorolhatjuk az un. tanítási órán kívüli közlekedésre nevelést szolgáló akciókat is.

Ilyeneket:

- iskolák a közlekedésbiztonságért,
- kisdobos közlekedési akadályverseny,

- uttörő önkéntes kerékpáros vizsga /igazolványszerzés/,
- kerékpáros /nemzetközi/ iskolakupa,
- segédmotoros /nemzetközi/ iskolakupa,
- közlekedési vetélkedők stb.

A fenti vetélkedők és kupa-versenyek nem tartoznak szorosan az iskolai közlekedésre nevelés tantervi programjához, de mégis jelentős szerepük van az ifjúság közlekedési ismereteinek bővítésében és a közlekedési kulturájának, a helyes közlekedési magatartás kialakításában. Annál is inkább nagy a jelentőségük e vetélkedőknek és versenyeknek, mert többszázezerre rug azoknak a száma, akik e mozgalmakban részt vesznek. Ezen a területen még óriási lehetőségek, tartalékok vannak mind tartalmi, mind tömegbázis tekintetében.

2/ A szaktanfolyami képzés. A közlekedésre nevelés e területét részben érintettük, amikor a középiskolások közlekedésre nevelésével foglalkoztunk. Hangsúlyoztuk, hogy milyen jelentős szerepe van a gépjárművezetőképzésnek a közlekedési ismeretek elsajátításában, a helyes közlekedési magatartás kialakításában, továbbfejlesztésében. Ez a megállapítás azokra a felnőttekre is érvényes, akik a gépjárművezetőképzésben részt vesznek.

Jelenleg az országban mintegy 2,3 millió vezetői engedély /jogosítvány/ van érvényben. Ezek jelentős része "B" kategóriájú személygépkocsiveetői engedély. A 2/1969./ II.27./KPM számú rendelete szabályozza a gépjárművezetőképzést és vizsgáztatást. E képzésnek "Közlekedési ismeretek" tantárgy és a "Gépjárművezetési gyakorlat" című

tantárgyak programjait vizsgáltam a tekintetben, hogy mennyire szolgálják a helyes közlekedésre nevelést, a helyes közlekedési magatartás kialakítását.

A "Közlekedési ismeretek" c. tantárgy a következő témákra tagozódik:

- 1/ Szabályismeret.
- 2/ Vezetéstechnika.
- 3/ Közlekedés-taktika, /etika/.

A cél, feladat és követelmény rendszerben nincsen egyértelműen megfogalmazva a közlekedésre nevelés, a helyes közlekedési magatartás kialakítása, ez komoly hiányossága a képzésnek.

Az éppen most készülõ nevelési és oktatási programokban a hiányosság megszüntetésére törekednek.

Ez annál is inkább nagy jelentőségű, mert egyre többen szereznek jogosítványt.

1981-ben vizsgát tett

Sm, A kategóriában	/s.motor, motorkerékpár/	98.000 fő
B,	" /személygépkocsi/	110.900 fő
C	" /tehergépkocsi/	21.000 fő
D.	" /autóbusz/	7.400 fő
E	" /pótkocsis gépjármű/	6.300 fő
F	" /különleges gépjármű/	4.300 fő
Mgv	" /mezőgazdasági vontató/	<u>4.500 fő</u>
	<u>Összesen:</u>	252.400 fő.

- 3/ A tömegkommunikáció /TV, rádió, sajtó stb./ szerepe jelentős a társadalom tagjainak közlekedésre nevelése tekintetében.

Ami az ujságokat és a folyóiratokat illeti - amelyek a nagyközönséghez szólnak - egyáltalán nem lehetünk megelégedve, különösen akkor nem, ha egyes kis külföldi államokkal hasonlítjuk össze a helyzetet.

Ujságjaink rendszeresen adnak hirt közlekedési balesetokról. Megírják azt is, hogy a rendőrségi jelentések alapján, mi volt a baleset oka. A közlekedésre nevelés mélyebb kérdéseivel azonban csak elvétve foglalkoznak. Kivétel ez alól az Esti Hírlap és a Népszava. A két lapban havonta jelenik meg egy melléklet, amelynek tárgya a közlekedésbiztonság. A négy-hat oldalas mellékletet a Fővárosi Közlekedésbiztonsági Tanács és az OKBT adja ki.

A szakfolyóiratok különböző mértékben foglalkoznak a közlekedésre neveléssel. Irodalmi és társadalom tudományi folyóiratokban előfordulnak a közlekedéssel, közlekedésre neveléssel foglalkozó tanulmányok, cikkek. Követelik a közlekedés megjavítását, a közlekedési morál fejlesztését.

Az OKBT negyedévenként megjelenő kiadványa "Járjuk az utat" címmel. Ez népszerű kiadvány, az átlagvezetőkhez szól.

A Családi Lap /a Vöröskereszt lapja/ a múlt évben egy közlekedésbiztonsági rejtvényt sorozatot indított, a rejtvényt pályázaton nagy számban vettek részt az olvasók.

A rádió tudatosan foglalkozik a közlekedésbiztonsággal. Egyik adása a "Csucsforgalom" minden kedden jelentkezik, 20-22 percben foglalkoznak közlekedésbiztonsággal, KRESZ kérdésekkel. A kérdéseket megvitatják, válaszolnak a kérdésekre. A szerencsés jó válaszolók között jutalmat osztanak ki. A rádió pénteki "Magazin" című adásában foglalkoznak közbiztonsági kérdésekkel. A harmadik adás minden vasárnap délután az "Utközben hazafelé". Ismertetik a forgalom nagyságát, a forgalom elterelését. Ez a közúti közlekedéssel kapcsolatos gyakorlatias kérdéseket tárgyalja, tanácsokat ad. Előfordul rétegműsorokban is a közlekedésre nevelés /pl. az ifjúsági műsorokban/.

A televízióban elfordul egyszer-egyszer a közlekedés, a közlekedésre nevelés. Ilyen pl. a "Stop" "Közlekedj okosan" c. filmműsor a gyermekeknek. Inkább azok a műsorok figyelemre méltóak, amelyek közlekedés nagy alkotásait mutatják be. /Ilyen volt a nagy vasutak, a nagy utak sorozatok/.

A jövőben a tömegkommunikációs eszközöknek tervszerűbb, rendszeres és folyamatos tevékenységet kellene kifejtenie a közlekedés, a közlekedés biztonsága, a helyes közlekedésre nevelés érdekében, e nagy társadalmi feladat szerves részévé kell tenni a TV-t, rádiót, sajtót.

3.4. A közlekedésre nevelés rendszerének és néhány eredményének nemzetközi áttekintése

Néhány előzetes megjegyzés

A nálunk fejlettebb motorizációs szinten álló országokban hamarabb merült fel a közlekedésre nevelés igénye és fontossága.

Vizsgálataim során arra a következtetésre jutottam, hogy különböző tényezők miatt az Európán kívüli országok tapasztalatait, eredményeit kevésbé alkalmazhatjuk hazai viszonyainkra. Az európai országok vonatkozásában pedig azon országoknak kutatóitól tudunk hasznos anyagot kapni, amelyekben a hasonló közlekedési jelleg mellett - vagy már jelentősen előttünk jár a közlekedés fejlődése, vagy mint a szocialista országokban, velünk azonos szinten, hasonló problémákkal küzdenek. Így elsősorban az angol, nyugatnémet, svéd, dán, osztrák, francia, valamint szovjet, csehszlovák és NDK kutatók eredményeit értékelhetjük és tapasztalataikat használhatjuk fel.

A világ egyik legfejlettebb közuti motorizációjával rendelkező országban az USA-ban a közösségi nevelés fontos eszköznéek tekintik a közlekedési nevelést. A beiskolázott gyermekeket legelőször járdaszegély-szabályra /Kerb Drill/ tanítják meg, hamarabb, mint írásra, olvasásra, számolásra. A közlekedést úgy fogják fel, mint kulcs-tevékenység a tanulók közösségi beilleszkedésének folyamatában. A gyermekekben a mindennapi életbe való beilleszkedési képességek ki-fejlődését közelítően az alábbi három fő területre csoportosítják:

- az élet és munka frontja,
- a társas élet, illetve a nyilvánosság terén való érvényesülés,
- az egyéni /privát/ szabadidő és a szórakozás területe.

Mindhárom területen való beilleszkedéshez alapfeltételként jelentkezik a közlekedési ismeretek elsajátítása. Ma tantárgyanként dolgozzák fel a közlekedési ismereteket, melyek

felölelik az orvostudománytól a lélektanon és műszaki tudományokon keresztül a hozzákapcsolódó összes tudományok eredményeit. Általában felismerték, hogy a közlekedési oktatás és nevelés együttesen alakíthatja ki a helyes közlekedési magatartást. Az USA-ban a felső tagozatos /9-12/ osztályokban használt tankönyvek 300 oldalas, olvasmányos munkák.

A közlekedéssel kapcsolatos tudományok integrációja alapján megírt tankönyv didaktikai és pedagógiai hatékonysága már kedvező eredményeket hozott. Az 50-es években a balesetek egy bizonyos szinten megálltak, s azóta is azon a szinten mozognak, lényeges változás nélkül, pedig a gépkocsiállomány azóta többszörösére nőtt. Ebben szerepe van az általánosan 55 mérföldben előírt sebességi korlátozásnak is.

Angliában 1942-ben bevezették a közlekedési szabályok iskolai oktatását és ennek a hatása megmutatkozott a közlekedésbiztonságban. Az elemi iskolákban alkalmazott tanítási módszerek közül a legnépszerűbb a "felfedező tanulás" módszere, amely a gyermekek kíváncsiságára épít. Ezt a módszert azonban itt nem lehet alkalmazni jól, nehéz a spontán érdeklődést felkelteni.

Stina Sandels könyvéből /1979/ értesülhetünk arról, hogy az angol kormány 1967-ben kiadott egy Fehér Könyvet, amelyben többek között kimondta, hogy "Az új generációt kezdettől fogva közlekedésbiztonsági nevelésben kell részesíteni, a gyermekeknek olyan ismeretekre, szokásokra, és magatartásformákra kell szert tenniük, amelyek előnyt jelentenek számukra, ha majd járművet vezetnek . . . a szülőknek teljes mértékben ki kell venniük ebből a nevelésből is részüket, . . . de különösen fontos az iskolai oktatás". /16-17. lap/

A Német Szövetségi Köztársaságban a közlekedési nevelésnek szinte valamennyi részletkérdését kimunkálták. Nagy súlyt helyeznek a szülők közreműködésének megnyerésére a közlekedési nevelésben.

A közlekedési oktatás lényegében három területre oszlik:

- Közlekedési ismeretekre: közlekedési törvények, szabályok, jelek stb. - KRESZ.
- Közlekedési nevelésre, célja, hogy felkeltse a gyermekben a készséget arra, hogy az elsajátított tudást a forgalmi eseményekben pozitívan alkalmazza.
- Közlekedési gyakorlatra: a gyermekek gyakorlatban alkalmazzák, amit tanultak.

A közlekedési oktatást támogatja a közvélemény, a vállalatok; az iskolák partnerei ebben a munkában a rendőrség, közlekedésrendészet, közlekedésügyi ifjúsági szövetségek, a Német Általános Autóklub, a Touringklub, az üzemanyagot előállító és értékesítő cégek is. Kialakult a minden korosztálynak megfelelő közlekedés-nevelési oktató-csomag rendszer.

Svédországban 1936 óta külön tantárgyként tanítják a közlekedést. Több, mint 40.000 tanárt képeztek ki az oktatási feladatok ellátására és a közlekedési rendőrség is részt vesz a közlekedésre nevelésben. Kidolgozott közlekedési oktatási programok és módszerek állnak rendelkezésre.

Több, mint egy évtizedes kutató munkával rendkívül jelentős eredményeket ért el a már többször is idézett Stina Sandels svéd professzorasszony. A kutatások középpontjában a gyermek áll, a gyermek helyzetét, veszélyeztetettségének jellemzőit vizsgálta, s ezekből vont le következtetéseket.

Kutatási eredményei jelentős mértékben járulnak hozzá a mi hazai közlekedési nevelésünk fejlődéséhez.

Az említett országokon tulmenően vizsgáltam meg a közlekedésre nevelés helyzetét Franciaországban, Svájcban, Ausztriában, Hollandiában, Norvégiában, Finnországban és Dániában is.

Ezen országoknak a közlekedésre nevelési rendszerét, kutatásait, eredményeit és gyakorlatát nem ismertetem részleteiben az értekezés terjedelmének korlátai miatt, hanem általánosítható jellemzőket foglalkok össze:

- a fenti országokban az ötvenes évek közepétől foglalkoznak a közlekedésre neveléssel, a közlekedés biztonságának tanításával,
- általában megállapítható, hogy ma már jól kiépült rendszerre van a közlekedésre nevelésnek kis iskolás kortól a felnőtt korig,
- kialakult az iskolás korszak közlekedésre nevelésének rendszere. Az iskolai tanítás megkezdésekor a gyermekek megkapják "az első osztályosok közlekedési biztonsági csomag"-ját.
- A közlekedési ismeretek a legtöbb országban önálló tantárgyként szerepel az iskolai oktatás rendszerében,
- komoly gondot fordítanak az oktatók, pedagógusok felkészítésére és rendszeres, folyamatos továbbképzésére,
- nagy gondot fordítanak az ismeretek alkalmazására,
- jelentős szerepe van a propaganda és a tömegkommunikációs eszközöknek /TV, rádió, sajtó/,
- igyekeznek felkészíteni a családot is a helyes közlekedési nevelésre, nagy jelentőséget tulajdonítanak a család szerepének,

- a közlekedésre nevelés eszközeit és módszereit tudományos intézetek dolgozták ki, így azok fejlettek.

Az elmúlt két évtizedben a szocialista országokban is dinamikusan fejlődött a közuti motorizáció, sajnos ezzel növekedtek a közuti balesetek is. Ezért a közlekedésre neveléssel, a közlekedés biztonságával foglalkozott a KGST Közlekedési Állandó Bizottsága és az OSZZSD /Organizációjá Szotrudnicesztvo Zseleznih Dorog/ is, vagyis a Szocialista Vasutak Együttműködési Szervezete Autóközlekedési és Utügyi Bizottsága /XI. Bizottság/ is.

A szocialista országok szakértői évek óta komplett módon foglalkoznak a közlekedés biztonságának tanításával, közlekedésre neveléssel. Ennek egyik eredményeként 1982-ben Havannában tartott szakértői tanácskozáson ajánlást fogadtak el, ez a következő lényeges szempontokat tartalmazza:

- 1/ Közlekedésre nevelés a családban.
- 2/ Az óvodás koru gyermekek közlekedési nevelése.
- 3/ Az iskolaköteles gyermekek közlekedésre való nevelése.
- 4/ A gépjárművezetők képzése.
- 5/ A gépjárművezetők hivatalos vizsgájának lebonyolítása.
- 6/ A magán gépjárművezetők továbbképzése.
- 7/ A hivatásos gépjárművezetők továbbképzése.
- 8/ A tanári kar képzése és időszakos minősítése az iskolákban való közlekedésnevelési munkák végzésére.
- 9/ A lakosság és a gépjárművezetők közlekedési nevelésének egyéb formái.

A Szovjetunióban a közlekedési oktatást, mint külön tárgyat vezették be az óvodában és az iskolában.

Az óvodás korúaknak négy éven át tanítanak közlekedési ismereteket /3-4 éves kortól 6-7 éves korig/, a tananyagban meghatározták külön-külön óvodás csoportonként a didaktikai követelményeket és a tanítás módszereit is.

Az általános iskola 1-2-3. osztályának közlekedési ismeretek tananyaga ugyancsak elkészült.

A tankönyvekben a különböző közlekedési és forgalmi szituációkat színes ábrákkal, jól szemléltetik. A lényeges részeket külön bekeretezve emelik ki. Az alapiskola 4-5-6. osztályának közlekedési ismeretek tananyagának írása folyamatban van. Megjelent a 7-8. osztályosok közlekedési ismeretek tananyaga, amely a kerékpáron való közlekedési ismeretek tanításához nyújt igen nagy segítséget.

Tehát a Szovjetunióban komoly kutatómunka eredményeként kialakult az óvodás és iskoláskorúak közlekedési ismeretének tananyaga és tanításának módszertana, valamint annak teljes rendszere.

A Német Demokratikus Köztársaságban külön rendeletet hoztak a közúti közlekedésben tanusítandó magatartásról. A rendelet hét fejezetben írja elő a különböző közlekedési helyzetekben a magatartás szabályait, az általános rendelkezésekben rögzíti, hogy figyelem, óvatosság és kölcsönös figyelembevétel alapkövetelmények a közúti közlekedésbeni magatartásban.

A rendelet az alapja a közlekedésre nevelésnek, amelynek a rendszere hasonló a mi rendszerünkhöz; van iskolai, iskolán kívüli és szaktanfolyami közlekedési magatartásra nevelés.

Az anyag terjedelme miatt részletesebben nem ismertetjük a többi szocialista ország, így a bolgár, csehszlovák, lengyel és a román közlekedésre nevelés rendszereit. Csupán annyit, hogy hasonló gondokkal és problémákkal küzdenek a fenti országok is mint mi, mind a tananyag kialakítása, mind a módszertan tekintetében.

Nemzetközi fórumokon is igen sokat foglalkoztak a közlekedési ismeretek tanításával, a helyes közlekedési magatartás kialakításával, így 1971-ben az európai közlekedési miniszterek bécsi konferenciáján is, ahol a közuti biztonság iskolai nevelésével külön foglalkoztak. Hangsúlyozták, "minden erőfeszítést meg kell tenni annak érdekében, hogy a gyermekek közlekedésbiztonsági nevelésben részesüljenek, ... a közlekedésbiztonságot kötelező tantárgyként kellene oktatni valamennyi iskolában".

Az Egyesült Nemzetek /ENSZ/ Európai Gazdasági Bizottságának Közlekedésbiztonsági Szakértői Csoportja ugyancsak több alkalommal foglalkozott e kérdéssel /27., 28. üléseken/.

1978-ban kiadták a "Közös határozat a közuti közlekedésről" c. ajánlást.

4. A helyes közlekedési magatartásra nevelés

A 2. fejezetben bizonyítottuk, hogy a közlekedési magatartás magasabb értékű viszonya az emberi személyiségnek a természethez, a társadalomhoz, önmagához, mint a közlekedési viselkedés. Ebből következtethetünk arra, hogy a közlekedési magatartásra nevelés több és részben más is, mint a viselkedésre nevelés.

Feltétlenül több és más a célok, motivumok egybe, illetve külön esése, mint a viselkedésre nevelés esetében. A magatartásra nevelésben a célok és a motivumok egybeesnek, ezért azt is mondhatnánk, hogy a közös tevékenység, amelyet a tanuló és az oktató, a pedagógus végez, a magatartásra nevelés folyamata. A viselkedésre nevelés során a célok "jogosítványt akarok szerezni, hogy kimehessek az uttestre gépkocsimmal, tehát járművet vezethessek, mert akarom élvezni a sebességet" és a vágy a motivum. A magatartás esetében "az a célom, hogy kulturált módon gépkocsit vezethessek, ehhez a jogosítványt meg kell szerezni, s erre a társadalom és a saját javam ösztönöz". A közlekedésileg helyes magatartású embernek az a belső indíttatása, hogy ne a félelem /életem elvesztése, a büntetés/, a gyávaság, az agresszió /amely ellenhatást szül/, ne a tudatlanság, ne a felelősség nélküliség, vagy a véletlen szabályozza viselkedését, ne inger-válaszra terjednen ki tevékenysége, hanem a viselkedését, cselekvését, a magatartás adja meg.

Mindebből azonban az következik, hogy a helyes közlekedési magatartásra nevelés a közlekedésre nevelésben ismertetett törekvésekre, módszerekre épül, annak mintegy továbbfejlesztése. De nemcsak egyszerűen mennyiségi fejlesztés. Van benne minőségi változás is: ki kell mondani, hogy a magatartásfejlesztés a cél, és az ösztönzés a társadalom java. Tul kell lépni azon, hogy csupán a közlekedés biztonsága az, amiért fáradozunk. Az ember kiteljesedése és társadalmi érdeke, hogy közlekedjünk.

Ha csak a közúti közlekedés biztonsága lenne a célunk, akkor egyszerűen föld alá kell vinni a közúti közlekedést, vagy a gyalogosokat kell a föld alá terelni - közlekedni,

hogy baleset ne legyen. Nem a baleset elkerülése egyszerűen az ember közlekedési magatartásának legfőbb érték-orientációja - bár az emberi élet és épsége magas érték, - hanem az, hogy a közlekedés, mint fontos népgazdasági ágazat optimalisan, eszményekben mérve maximálisan töltse be szerepét.

A magatartásra nevelés természetesen nem szűk értelemben vett nevelést jelent, valamiféle elméletieskedő nevelési tevékenységet, hanem a személyiség fejlesztését. Éppen ezért ebben az oktatásnak, mint a nevelés leghatékonyabb eszközének, kiemelt szerepe van. Ugyanigy nem nélkülözheti a nevelés a szakoktatást, a begyakorlottságot, sőt a közlekedési ismeretek, készségek, jártasság tudásának állami ellenőrzését sem. Az, hogy valakinek jószándéka a legmagasabb foku közlekedési magatartás élményszerű átélése, nem mentesítheti a közlekedési viselkedés körébe tartozó készségek, ismeretek elsajátításától.

4.1. Célkitűzések

- Szükséges, hogy az embereknek, közvetlenebb célként az ifjú generációnak, fejlődjék szocialista magatartása.
- A közlekedést szubjektumok /egyének/ végzik, a magatartás fejlődése a személyiség fejlődése. A személyiség sokoldalú fejlesztése együtt jár a magatartás egyre magasabb szintre emelkedésével. Ezért indokolt a közlekedési műveltség fejlesztése, a közlekedési erkölcsnek és a jogszabályoknak ismerete, hiszen a műveltség, a tudás fontos személyiségjegy.
- A magatartáson belül fejleszteni kell a speciális közlekedési magatartást. Magas szintre kell emelni a közlekedés

ismereti, készség, jártasság elemeit, a műveletek, cselekvések akarati döntések folyamatát. Ezáltal az egyén gyorsan tud kritikus szituációkban - szinte magatartásminták alapján - döntést hozni.

- A közlekedésbiztonság színvonalának emelése, mert az emberi élet védelme nagy érték, elvesztése az egész társadalom fejlődése ellen hat.
- A közlekedés gazdaságossá, takarékosná tétele, a társadalmi vagyon /és az egyéni vagyon/ védelme, megóvása, így a nemzeti vagyon gyarapítása.
- A magatartás és ezen belül /kiemelten/ a közlekedési magatartás szintjének emelése által a társadalmi és az egyéni érdek egymáshoz közelítése, a közösségi érzés fejlesztése, a kulturált, kellemes közlekedés erősítése, így a közlekedés megszerettetése.
- A közlekedés által okozott /és okozható/ környezetszennyezés csökkentése és aktív környezetvédelem kialakításának szolgálata.

4.2. A közlekedési magatartásra nevelés feladatai

A feladatok megfogalmazásában egyrészt hivatkozhatunk a közlekedésre nevelésben már jól körülírt feladatokra. Egyes feladatok a közlekedési érettség, közlekedési morál fogalmak kifejtésében találhatók meg. A legfőbb nehézséget az okozza, hogy nincsenek taxative meghatározva azok a személyiségjegyek, a közlekedésben szükséges pszichikus képződmények sem, amelyek az eredményes közlekedéshez az ember oldaláról szükségesek. A követelmények egy része szakkönyvekből kiolvasható. Egyikét-másikát a pedagógia nyelvére kell csupán lefordítani.

4.2.1. Néhány elvi kérdés a feladatok tükrében

Szükséges néhány elvi kérdéssel foglalkozni. Ha elfogadjuk azt a hipotézist, hogy a közlekedési magatartásra nevelés nem választható el általában a helyes magatartásra neveléstől, és a magatartásra nevelés lényege, hogy a tanulókat, de az embereket általában is, meg kell tanítani és hozzá kell szoktatni arra, hogy meggyőződésük és cselekvésük mércéje értékrendbe tartozzék, továbbá az értékek hierarchiáját világosan ismerjék és elfogadják, akkor a konkrét nevelésben nem kerülhetjük el az értékek megtanítását.

Ezzel kapcsolatban három probléma adódik.

Az értékrendszer sem állandó, az értékrendszerben levő alrendszerek, elemek változtatják helyüket az értékek skáláján hosszabb-rövidebb időn belül is, de esetleg szituációktól függően is.

Érdemes-e az értékeket tanítani, azokat a cselekvési rendszer tengelyévé tenni, ha változnak?

Válaszunk az, hogy ez valóban így van, de ez számos területen /igazság, szabadság, világnézet, tudományos megismerés/ is így van, s nem tapasztaltuk a nevelésben sem, hogy ezek megértése vagy követése nagyobb gondot okozott volna, vagy mintha azt állították volna, hogy ezek örök, változatlan képződmények, esetleg nélkülük akarnánk a viselkedést társadalmilag közös nevezőre hozni.

Az értékrendszer legmagasabb foka: a társadalmi érdek megismerése és felismerése, követése rendkívül nehéz az egyén számára, még sincs szocialista erkölcstan - benne az értékek hierarchiája. Értelmezhetik-e az emberek sajátosan,

egymástól függetlenül az értékeket, s ha igen, hogy jut a különböző értékelési eredmény azonos végkövetkeztetéshez?

Szocialista erkölcsstan valóban nem készült, de azért kialakult számos területen a társadalom érdekének konkrét felismerésére gyakorlat, annál is inkább, mert az emberi közösségek józan megfontolásokból eljutnak minden esetben a társadalmi érdekekhez. A társadalmi érdek a haladó többség által elfogadott akarategyezések összessége. A törvények és rendeletek számos olyan szabályt írnak elő az egyén viselkedését, eljárását illetően, amelyek világosan megmondják, hogy a társadalom ilyen érdeke diktálja azok elfogadását a cselekvés mintájának.

E problémával kapcsolatban érdemes odafigyelni a Pedagógiai Lexikonban az erkölcsi magatartásról írt néhány gondolatra /1978/.

"A szocialista erkölcsöt magatartás-erkölcsnek is nevezzük, amennyiben a személyiség erkölcsiségét elsősorban annak magatartásával mérjük, s ebben a magatartás és cselekvés motivumait és társadalmi hatását egyaránt figyelembe vesszük. Az erkölcsi nevelésben az erkölcsi tudat formálását össze kell kapcsolnunk az erkölcsi magatartás folyamatos formálásával" /388. lap/ továbbá "az erkölcsi elvek, normák, stb. a társadalmi együttműködés és a társadalmi fejlődés egy-egy korban adott szükségszerűségei fejezik ki, és ezekből a szükségszerűségekből ered azok kötelező, normatív jellege is. Tekintve, hogy az együttélés és az együttműködés szükségszerűségei a történelem során változtak, az erkölcs sem abszolút, örök, változatlan jelenség. Együtt változik a társadalommal, és benne a folyamatosság és a megszakítottság elve érvényesül..." /385. lap/

Meggyőződésünk, hogy éppen a közlekedési viselkedések elemzése nyújt kitűnő lehetőséget annak kimutatására, hogy a társadalom, vagy egy csoport /akik az uton haladnak/ javát elfogadó felfogás és annak megfelelő cselekvés az egyén javára is szolgál, s így kétszeresen is besorolódik az értékrendbe.

Problémát okoz az is, hogy az értékekhez való folytonos igazodás és igazítás hová vezet? Nem vezet-e oda, hogy a társadalmi gyakorlat és a társadalom haladását, javát kitűző szocialista értékorientáció elszakad egymástól. Másképpen fogalmazva a gyakorlat és az elmélet olyan eltávolodása következne be, amely etikai dogmatizmushoz vezetne, s idealista nézetek szálláscsinálója lenne?

Ilyen veszély a társadalmi élet minden területén fellelhető, ahol eszmények, értékek lépnek fel. /Életünk során néhányszor már fel is lépett./ Tudományos kutatásokkal, különböző szerveink megfigyelő tevékenységével, a társadalmi gyakorlat korrekcióival az élet és elmélet összhangja helyreállítható, vagy éppen megakadályozható közöttük nagyobb eltérés.

A nevelésnek és nevelődésnek a magatartásra való célzottsága a nevelés-nevelődés egész területén bizonyos fejlesztést jelent a maihoz képest. Ha alaposan vizsgálódunk, akkor észre kell vennünk, hogy nevelési céljaink és motivációink ma is a szocialista értékrendszerrel összhangban léteznek. /Szocialista hazaszeretetet, munkaszeretetet, a munka kötelesség stb. mind a szocialista társadalom javát vannak hivatva elősegíteni./ A magatartásra való nevelés nehéz, mert szükséges, de nem elegendő, hogy a tanulók és az emberek ismerjék a helyes magatartás követelményeit. Tevékenységükben és viselkedésükben, cselekedeteikben is meg kell ennek nyilvánulnia.

A 4.1. pontban megfogalmazott célok érdekében az iskolai nevelés-oktatás keretében több alapvető feladat elvégzése szükséges.

- Minden nevelési alkalomban és tantárgyi oktatásban - elméletben és gyakorlatban - erősíteni kell az erkölcsi nevelést. Meg kell tanítani az ifjúságot a szocialista magatartás fogalmára, tartalmára és követelményeire.
- A KRESZ-t hatékonyan tanítani kell, és a szabály-tanítást össze kell kapcsolni a kívánt magatartásból eredő követelmények tanulásával-tanításával.

Az általános iskola 7-8. osztályában leíró jelleggel, a középiskolákban a politikum szintjén is foglalkozni kell közlekedéspolitikai kérdésekkel.

A közlekedést, mint a környezet egyik igen nagyhatású tényezőjét, az eddigieknél nagyobb terjedelemben és intenzitással kell oktatni. Tanítani-tanulni kell a közlekedés okozta környezetszennyeződést, okait és csökkentésük útját.

A takarékosagra nevelésben a közlekedésben megvalósítható takarékosági teendőkre meg kell tanítani az ifjúságot a földrajz, a fizika, kémia, illetve a környezetismeret és az osztályfőnöki órák keretében.

A feladatok számbavételét segíti, ha újra számba vesszük a helyes közlekedési magatartású ember magatartási jegeit.

4.2.2. A közlekedő ember magatartás-modellje

A közlekedésben gyalogosok és járművezetők vesznek részt. Szerepeik részben fel is cserélődnek, járművezető is jár gyalog és gyalogos is vezet járművet. Az elválasztás mégis

indokolt, a két szerep felcserélése nem zavarja a kétféle közlekedő viselkedését, közlekedésben feltétlenül eltérő vonásainak megállapítását és leírását. Van gyalogos és van gépjárművezetői "tipikus" viselkedésmód.

A kétféle közlekedő személyisége között a helyes magatartás verhet hidat. A két közlekedő csoport azonos közlekedési érdeku, közel azonos értékorientációba "belenőtt" és ezzel összeillő motivumoktól ösztönzött emberekből áll. Pillanatnyi viselkedésük - tanult ösztönös mintái - jórészt helyes közlekedésre sarkallja őket. Amiben - rossz beidegzettség-ből, biológiai-fiziológiai feltételekből adott, a közlekedési szituáció bonyolultságából eredő eltérő /esetleg veszélyes/ viselkedés egymás kárára nyilvánul meg, a jól kifejelesztett magatartás akadályozza meg. Vegyünk egy, nem a közlekedésből vett példát. Jogállamban senki sem vehet magának elégtételt a rajta esett sérelmen. Megsértene, bírósághoz fordul a sértett. Közlekedésben: vannak autók között jobbra, balra előző, száguldó autósok. Egyetlen teherautó, nagykocsi sem teheti meg, hogy őket leblokkolja, mert lehetséges, hogy ezáltal balesetet idéznek elő. Az emberi életet védeni kell. De joga minden magatartásban érett autónak, hogy fényjellel, kürttel felhívja a száguldó és a többi autós figyelmét a veszélyre.

A közlekedő ember magatartás-modelljét logikai elemzéssel és tapasztalati uton igyekszünk megmutatni, ehhez felhasználjuk a 2. fejezetben ismertetett jellemvonásokat.

4.2.2.1. A neveléstudományi kézikönyvekben kidolgozott jellemvonásokat gazdagítjuk a közlekedési magatartással foglalkozó szerzők által feltárt vonásokkal. Célszerű, ha

személyiségtényezőkkel kerekítjük ki a modellt, mert így láthatjuk azokat a folyamatokat és képződményeket, amelyek feltétlenül szolgálnak a személy magatartásának kialakulásában.

A közlekedési magatartás fogalommal operáló szerzők, Kiss, Irk, Réti és mások, bevezették a hazai irodalomba a közlekedési magatartás érettsége fogalmát. Ez a kifejezés azt jelenti, hogy a közlekedésben részt vevő személy adekvát viselkedést tud tanusítani, tehát az előírásoknak és az erkölcsi normáknak és a szocialista magatartás általános szabályainak megfelelően cselekszik, viselkedik.

Ha a személyiség szerkezetében gondolkodunk, érdemes az egyes személyiségcsoportokat számba venni abból a szempontból, hogy milyen személyiségvonások lehetnek kedvező összetevői a helyes közlekedési magatartásnak.

a/ Biológiai-fiziológiai tényezők csoportja

E tényezőcsoportból témánk szempontjából a jó érzékszervek és azok fejlesztése domináns. /Vonatkozik ez mind a gyalogosokra, mind a járművel közlekedőkre./ Mentálisan sérültek, vagy bénaságban, végtaghiányban szenvedők teljes értékű közlekedési érettségéről, képességéről nem lehet beszélni.

b/ Temperamentum

A köztudatban ez igen nagy jelentőséggel bír.

c/ Képesség-csoport

Természetesnek tűnik azon megállapításunk, hogy a képességektől nagyban függ a közlekedési magatartásra érettség, sőt annak alsóbb szintje a viselkedés is.

Hangsúlyoznunk kell az érzékszervekkel kapcsolatos képességek kifejtettségét. A figyelem /különösen a koncentrált és a szétszórt figyelem/ képességét. Igen fontos a térlátás, a helyzetfelismerés és a sebesség észlelés képessége. A gyalogosnak is, a járművezetőnek is fejlett motoros képességeinek kell lennie. Fontosnak tartjuk a döntés képességét /akarati döntés, akaraterő/.

d/ Jellem-csoport

A közlekedési magatartásra érett ember döntő összetevőit a jellem-csoportban találhatjuk meg.

A jellemtulajdonságok között - rangsorba fejtve - a következőket tartjuk fontosnak.

- Emberszeretet /udvariasság, bizalom, közösségi érzés, segítőkészség, figyelmesség, gyengédség, részvét, stb./
- Fegyelmezettség /közösségi érdek, a közösség szolgálata, belátás, stb./
- Humanizmus, aktív humanista magatartás.
- A munka megbecsülése, a munka közösségi jellegének elismerése és megbecsülése. Munkakultúra, - közlekedési kultúra.
- Kritikai gondolkodásra való beállítottság.
- A társadalmi vagyonnak és a személyi tulajdonnak a becsülése.
- A társadalmi, a csoport és az egyéni érdek korrekt egyeztetésére való törekvés /pl. a természetvédelem is/.
- Másokkal való együttműködés készsége.
- Önuralom, önkorlátozás jellemvonása.

e/ Beállítódás-csoport

- Közlekedésre való ráhangoltság.
- A közlekedés szeretete.

f/ Testkultura - fizikai kultura - edzettség

- Egészségvédelem képessége.

4.2.2.2. Empirikus uton közelítettük meg a magatartásmodellt, egy, felnőttek körében végzett közvéleménykutatással, továbbá közlekedési szituációkat mutatunk be, amelyekben a magatartás, mint viselkedés reguláló kifejezett döntő tényező szerepelt.

Százharminc felnőttnek és autós szakközépiskolai tanulónak tettük fel azt a kérdést, milyen jegyeit látják a közlekedő ember helyes magatartásának. A megkérdezetteknek közlekedési műveltsége van, szakmabeliek. Több választ is adhattak. A válaszadók több mint fele egy-két jegyet adott meg. A válaszokat kontent-analizissel dolgoztuk fel, kigyűjtöttük az elfogadható válaszokat és előfordulásuk gyakoriságának megfelelően sorba fejtettük. A következőkben 68 felnőtt választ ismertetem.

<u>Jegy, vonás</u>	<u>előfordulás</u>
Megtartja a KRESZ-t	36
Ismeri a KRESZ-t	29
Udvarias	28
Előrelátó, másokra ügyel	25
Türelmes, elnéző, figyelmes	18
Nyugodt	12

<u>Jegy, vonás</u>	<u>előfordulás</u>
Rutinos	12
Defenzív vezetői vonások	11
Biztonságra törekvő	11
Jó figyelőképeség	9
Felelősségtudat	9
Óvatos	9
Nem agresszív	8
Kulturált	8
Önismerete van	7
Erkölcös	7
Határozott	7
Rugalmas	7
Felismeri a helyzetet	6
Együttműködő, jó kapcsolatteremtő	6
Lélekjelenléte van	5
Ismeri a kocsiját	5
Felismeri más szándékát	4
Példamutató	3
Itélőképessége van	3
Tapasztalt	1
8 ált.iskolai osztályt végzett	1
nem értékelhető megfelelően	12 válasz.

A válaszadók néhányával folytatott beszélgetésből az is kiderül, hogy a felnőttek - jórészüknél saját gépkocsija van, vagy kocsit vezet rendszeresen, - véleménye egyben azt is tükrözi, hogy közlekedő társaik éppen nélkülözik azokat a tulajdonságokat, amelyeket magas pontszámmal értékelték.

A válaszok egy része nem magatartásjegy.

Miután a magatartás meggyőződésben és tevékenységben, viselkedésben manifesztálódik, és ennek színtere a közlekedési szituáció néhány közlekedési szituációt mutatunk be.

4.2.2.3. Magatartást mutató közlekedési szituációk

Forgalomirányító lámpánál, kijelölt gyalogátkelőhelyen /zebrán/ egy anya vezeti iskolába első osztályos gyermekét. Az uttest elég széles, az áthaladás közben a forgalomirányító lámpa pirosra vált át. Észrevette ezt az anya, magatartása abban nyilvánul meg, hogy körülnézés nélkül rohan tovább.

Az anya rossz példát mutatott gyermekének, gyermekével helytelen közlekedési magatartást, viselkedést gyakorolta, helytelen szokást alakíthat ki.

Egy autóbusz éppen a megállóban áll, s közben az utasok le- és felszállnak. Az egyik utas az autóbusz előtt közvetlenül és körülnézés nélkül akar átrohanni az uttest másik oldalára. Közben közeledett az autóbusz melletti sávban egy személygépkocsi. Baleset nem következett be, mert a busz vezetője felmérte az adott közlekedési szituációban a veszélyhelyzetet, s kikopogott az ablakon a gyalogosnak, hogy vigyázzon. A gyalogos helytelen viselkedését kompenzálta a buszvezető gondossága, magatartása.

Egy autó vezetője teljesen szabályos körülmények között meg akarja előzni az addig szabályosan közlekedő, előtte haladó autót. A megkezdett előzés közben tapasztalja, hogy az előzendő gépjármű vezetője is növeli a sebességét. Az ehhez hasonló esetekben sokszor a sebesség növelése szándékos, ez pedig igen durva és helytelen közlekedési viselkedés, sok

esetben súlyos közlekedési balesethez vezet. Ugyanis ilyen esetekben az előzésben lévő jármű nem tud visszasorolni a haladási iránynak megfelelő sávba és ezáltal a szembejövő, szabályosan haladó másik járművel frontálisan ütközik. Ilyen esetekben elkerülhető a baleset, ha az előzésben lévő jármű vezetője kellő időben vissza tud húzódni eredeti sávjába. Éppen ezért a fegyelmezett gépjárművezető nem erőlteti az előzést, illetve mások előzését helyes magatartással elősegíti.

Gyakori közlekedési szituáció a követési távolság be nem tartása. Ujságokban is olvashatjuk, hogy az olasz, az angol, a francia autópályákon ködös, nyirkos időben előforduló baleseteknél közel 100 gépkocsi is egymásba torlódik, ütközik.

Az egyik autópályán kamion szerelvény halad, követi egy motorkerékpáros az utasával. A motoros nem tartja be a szükséges követési távolságot, közvetlenül a kamion mögött halad. Ha valamilyen ok miatt a kamion hirtelen fékezne, a baleset szinte elkerülhetetlen lenne. Ezt a kamion vezetője úgy előzi meg, hogy a féklámpa többszöri felvillogtatásával vagy az irányjelzővel figyelmeztető jelzéseket ad a motorosnak. A kamion vezetője helyes közlekedési magatartásának köszönhető, hogy vészfékezésnél a motoros nem rohan a kamionba, így súlyos közlekedési balesetet kerültek el. A kamion erre a viselkedésre nem kötelezett, ez magatartás.

Napjainkban sajnos megnöttek a vasuti keresztezésekben bekövetkező balesetek. A példánkban az egyik közuti vasuti kereszteződésben a jelzőlámpa nem működött, mert elromlott. A vasuti kereszteződés felé haladt egy személygépkocsi és egy autóbusz. A kereszteződésben bokrok, fák eltakarták a

kilátást a vasuti sinekre. A vasuti sinekre való ráhajítás előtt a személygépkocsi vezetője egy pillanatra megállt, és azután továbbhajtott. Az autóbusz vezetője nem állt meg, hanem a személygépkocsi után haladt tovább. A helytelen, durva közlekedési magatartás eredménye ez esetben 16 emberélet. Az autóbusz vezetője, felelőtlen viselkedést tanusított.

A falu szélén egy kerékpáros haladt. A kerékpár kormányán különböző szatyrok és meszesvödör volt felrakva, és egy idősebb személy hajtotta a kerékpárt. Derült, napsütéses idő volt, egyenes utszakason haladt a kerékpáros, és jól láthatta a vele azonos irányban haladó személygépkocsit. A személygépkocsi a kerékpár közvetlen közelébe érkezett, amikor a kerékpáros féktávolságon belül balra billent a személygépkocsi elé, így az ütközés azonnal bekövetkezett. /A kerékpáros néhány nap múlva a kórházban meghalt./ Ez a közuti baleset is elkerülhető lett volna, ha a személygépkocsi vezetője már előre számol a tragikus közlekedési szituáció lehetőségével, erre felkészül, s amennyire csak lehet, balra húzódik a kerékpárostól. Ez magatartás kérdése, elmulasztását a törvény nem bünteti.

Kamion menetközben kigyullad. A gépkocsivezető nem ugrik ki a vezetőfülkéből, megállítja a kocsit és társával együtt eloltja a motor tüzét. Nagy értéket mentett meg, kitüntették. Ez magatartás.

Van egy vezetési magatartási ön-parancsolat: "Ugy vezetek, hogy más kocsihoz hozzá ne érjek". Nagy önmegettartóztatást kíván.

Játszó kisgyerek az uttesten. Hatvan km/óra sebességgel közeledő autós fékez és az árokba hajt. Magatartás!

Tizennégy órán át volánnál ülő teherautóvezető a főváros előtt tiz kilométerrel leáll, álmos, főnöke unszolására sem hajt tovább. Pihen. Ez is magatartás.

A felsorolt példák a közlekedési magatartás érvényesülését, illetve hiányát szemléltetik. A magatartás hiányát a törvény nem tudja büntetni!

4.2.3. A közlekedési magatartásra nevelés koncepciója

Koncepciónk szerint a közlekedési magatartásra nevelés célja olyan fiatalok és felnőttek nevelése, oktatása, önnevelésének elősegítése, akiknek a személyiségében a /közlekedési/ magatartás regulálja a viselkedést, s akik a biztonságos és kulturált közlekedésért aktív tevékenységet tudnak, akarnak folytatni.

Az értekezés 1. fejezetében igyekeztünk feltárni a közlekedés arculatát, problémáit, ellentmondásait. A 2. fejezetben megkíséreltük bizonyítani, hogy a közlekedési magatartás az emberi magatartás része, szabályozza a viselkedést, tartós személyiségvonás, kialakításában nagy szerepe van az egyén ösztönző és értékelő funkcióinak. A 3. fejezetben bemutattuk a közlekedésre nevelés helyzetét. A balesetek statisztikája több összefüggésének bemutatása élezte a szabálycentrikus viselkedés eredményei és hiányosságai, ill. a közlekedők egy kisebb részében már uralomra jutott közlekedési magatartás eredményei közötti feszültséget. Az emberek többsége vágyakozik olyan helyzetre, amelyben az embereket a magatartás vezérelné köz- és magánéletükben /igy a közlekedésben is/.

A 4. fejezet eddigi részeinek tárgya a közlekedési magatartás pedagógiailag bemérhető természete, kapcsolatainak voltak.

Ebben az alfejezetben törekszünk a közlekedési magatartás fejlesztésének iskolai koncepcióját ismertetni. E vállalkozás közben az iskolarendszert, az iskolai tanterveket és az általános műveltség, valamint a járművezetői képzés tartalmát adottnak tekintjük. /Elítélendő szerénységtelenség és hiábavaló fáradozás lenne egy tanárnak a közlekedési magatartásra nevelés tárgyalásához az oktatási rendszer átalakítását tervezni. A közlekedési magatartásra irányuló neveléshez minden haldó iskolarendszerben van lehetőség./

Néhány rendezőelv

A koncepció középpontjában a közlekedésben megnyilvánuló magatartás szintjének emelése, a helyes magatartású emberek számának növelése áll. Ez nem szorítja háttérbe a biztonságos közlekedés kialakításának eddigi törekvéseit, gyakorlatát, a közlekedési oktatást és nevelést. Nem szabad, hogy a magatartásra nevelés címén az iskolában öncélú moralizálgatás folyjék.

A magatartásra irányuló nevelés a szocialista pedagógia világnézeti, etikai törvényein épül fel. Aktív embereket kíván kifejlődéshez segíteni. A szorongásos, uttól, járműtől féltő ifjú és felnőtt nem a helyes magatartású ember mintája. A közlekedő emberekben való bizalom, a közlekedésben szépet, hasznosat látó ember a mintakép, s e mintaképben benne van az óvatosság, a bölcs mérlegelés és a kapkodás elkerülése is.

Az utóbbi két évtizedben világszerte csökkent az iskola befolyása az ifjúságra. Valószínű és - többek között - azért is alakult így, mert az iskola már nem egyedüli közvetítője a tudásnak /a tudományos információknak/ a gyerekek és ifjak számára. A helyes közlekedési magatartás társadalmi

érdek. Jól vezetett közlekedési nevelésben az iskola számíthat a szülők együttműködésére, és így befolyásának növelésére.

Az iskolának a közlekedési magatartásra nevelésben azért kell nyitnia a közlekedést irányító szervek és a járművezetői képzést végző intézmények irányába, mert ez intézmények és szervek a közlekedési nevelés feltételrendszerének megteremtésében, argumentációs anyagok szolgáltatásában, végül a jármű motívum-erejével az iskolával igen jól tudnak együttműködni.

Az idősebbeknek tanítaniuk kell a kisebbeket a helyes közlekedési magatartásra.

Az iskolában is szükség van speciális közlekedési ismeretek, készségek, jártasságok, sőt képességek oktatására, kifejlesztésére. Több közlekedésföldrajzi, környezetvédelmi, közlekedéstörténeti /művelődéstörténeti/, közlekedés-közgazdasági, közlekedépszichológiai, közlekedésszociológiai, egészségügyi ismeretre van szüksége a jövőbeni emberének.

A magatartás kifejlesztésének a módszerei nem teljesen kidolgozottak. Nevelési - oktatási kísérleteket kell folytatni.

A magatartás a tudatban van, kognitív, emocionális és gyakorlati tevékenységekben alakul ki. Gyakorlat nélküli nevelés vagy csupán viselkedésminták kifejlesztése az új törekvés ellensége.

A közlekedési magatartásra nevelés hozzáértő pedagógusokat kíván. A pedagógusokat képzéssel, továbbképzéssel és érdekeltséggel kell alkalmassá tenni e feladat ellátására.

A közlekedésre nevelés tapasztalatai arról győzték meg a pedagógusokat, hogy a közlekedéssel kapcsolatos számtalan ismeret elsajátítása, készségek és jártasságok megszerzése,

közlekedési képességek kifejlesztése előnyösebben valósítható meg, ha tantárgyban lehet gondolkodni a közlekedési magatartás, közlekedési törzsműveltsége, legfontosabb készségei és jártasságai, szokásai elsajátításáról, valamint az iskola egész nevelőmunkájában és számos más tantárgyában megvalósítandó közlekedési műveltség nyújtásának és megszervezésének irányításáról.

Zárótételünk: a motorizáció fejlődése nem áll meg. Ahogyan tanítja ma közlekedési magatartásra az iskola és a társadalom a fiatalokat, olyan lesz egy emberöltő múlva a felnőttek derékhadának a közlekedése.

Koncepció tézisekben

Több időt kell szánni a közlekedési magatartás kialakítására az iskolában /és a felnőttek továbbképzésében is/.

Külföldi tapasztalatok alapján és a közlekedésre nevelés közelmúlt és jelenlegi helyzetét elemezve reálisnak tűnik, hogy a közlekedési magatartásra nevelést a gyermekek, a tanulók 5-16. éves korában kötelező jelleggel kell megvalósítani. /Óvodában a nagycsoport, az általános iskola 1-8. osztálya, a középiskola I-II. osztálya tartozik ez életkorba./ E 11 év alatt elérhető a közlekedési magatartás érettsége. A közlekedésre való nevelést a középfoku iskolák felső osztályaiiban fakultatív képzésben, egyes tantárgyakban és az osztályfőnöki órákon mint elméletekhez, problémákhoz, gyakorlathoz kapcsolódó nevelést kell folytatni, de nem önálló diszciplinaként.

A közlekedésre nevelésben eddig is szereplő műveltségi tartalmakat /ismeret, készség, jártasság/ - tantervi anyagot -

meg kell tartani, de nem feltétlenül azokban a tantárgyakban, amelyekben jelenleg vannak. A közlekedésre nevelés gerincét, fő vonulatát egy "Közlekedés"-nek nevezett, tanórába szervezett foglalkozás, - nevezhető tantárgynak is - foglalja magába. E foglalkozás, tantárgy elméleti oktatásból és gyakorlatokból áll. A gyakorlat-elmélet időaránya 50:50.

A közlekedési magatartásra nevelés óvodai koncepciójának feltétlenül meghökkentő gondolata, hogy a téma csak 5 éves korban /nagy csoportnál/ kerüljön bevezetésre. A gyerekek ekkor már mind értelemben, mint testben eléggé fejlettek. Az ilyen tárgyú ismereteket jól be tudják fogadni, megértik, és a gyakorlás sem okozhat problémát.

Az óvodások nem közlekedhetnek egyedül az óvoda és a lakásuk között /csak külön szülői engedéllyel/, ezért nagy lehetőség van a szülők, hozzátartozók kezében a helyes közlekedési magatartás gyakoroltatására a különböző közlekedési szituációkban.

Az általános iskolában folytatandó közlekedési magatartásra nevelés tanárai, szervezetek, a segítő intézmények azt a feladatot vállalják, hogy a 14 évesek a közlekedést - mint művelődési tartományt, a biztonságos gyalogos és kerékpáros közlekedést - mint szabályismeretet és készségeket, a segédmotoros kerékpárt - technikai és szabályismeretet, végül a közlekedési magatartás fogalmát, követelményeit, a magatartási jegyek és a közlekedési szituációk kérdésfeltevésének jártasságát birtokolják. Ez a közlekedési magatartási érettség alsóbb szintje. Az általános iskola 8. osztályának végzettjét /többségét/ jellemezni fogja, hogy

közlekedési viselkedését a magatartás, a technika, a környezet - ut és a szabályok szempontjából értelmezni és átadni tudja /elmondja, a kisebbeket tanítja/.

A középfoku iskola alsó két osztálya viszi el a tanulót a közlekedési magatartás érettségéig. /Segédmotorral közlekednek a tanulók a közúti forgalomban, felkészülnek az autózásra./ A közlekedéspolitikum, a közlekedés szerepe a népgazdaságban, a magatartás árnyalt kérdései, a magatartás filozófiai, pedagógiai fogalomrendszere a felső szintet mutatják. Itt tetőzik a felkészülés a közlekedésre.

A középfoku iskolák felső két osztályában a közlekedési magatartásra nevelés részben speciális tanfolyamokon folyhat, részben tantárgyak műveltségi elemeként, ill. osztályfőnöki órákon magatartási, viselkedési érvek halmazaként van jelen. Ez az alkalmazás dominanciája. A felső osztályok diákja már a gépkocsizó magatartását célozza meg.

4.3. Nevelési és oktatási terv

A koncepciónak megfelelő nevelési és oktatási tervet szükséges kidolgozni. Ez nyilván nem egy ember képességeire, ismereteire és idejére méretezett feladat. Hozzá kell tennem azt is, hogy e koncepció bevezethetősége nevelési-oktatási kísérletek függvénye lehet. A közlekedésre neveléssel kapcsolatban ugyan sok kritikai megjegyzés hangzott el, mégis annak kereteiben, tartalmát megerősítve a magatartásra nevelés célját és feladatait a nevelésbe integrálva hatékonyabb közlekedési magatartás alakítható ki a közeljövőben is. Azt is hozzá kell tennem, hogy a közlekedési magatartás fogalmi rendszerével kapcsolatos vizsgálódásokat, kutatásokat

még nem fejezték be. /Utalok Duró Lajosnak az értékorientációval kapcsolatos kutatásaira./

A nevelési elvre és a tantervre vonatkozó elgondolásom bemutatására a koncepció tantervi rendszerének középpontjába állított "Közlekedés" című foglalkozás vagy tantárgy cél-, követelmény- és feladatrendszerére, továbbá a 3. és 7. osztály nevelési, illetőleg tanítási anyagát illetően konkrét javaslatot teszek.

A Közlekedés célja a közlekedési műveltség és a magatartás kifejlesztése, a közlekedéshez szükséges szabályismeret, ut és környezeti viszonyok alkalmazás-szintű elsajátítása, továbbá speciális közlekedési kiképzésre való előkészítése a tanulóknak.

A feladatok részben következnek a koncepcióból, részben a magatartásra vonatkozó elemzésből, részben e fejezetben szerepeltetett tételes feladatrendszerből.

A Közlekedés /foglalkozás, tantárgy/ koordinálja az iskolában folyó közlekedési magatartásra nevelést és a legszorosabban együttműködik az osztályfőnöki órákon megvalósuló magatartás, jellem stb. neveléssel.

Alapvető követelmény: a 16 esztendőes fiatalok kifejlett közlekedési magatartási érettséggel rendelkezzenek. Érvényesítendő az az elv, hogy a közlekedési magatartás mind az elméleti ismereteket, mind a közlekedési és viselkedésbeli készségeket, jártasságokat magában foglalja.

Hangsúlyozni kell, hogy a követelmények mind a városi, mind a falusi iskolában tanulóakra érvényesek, de az argumentáció, a tény, a didaktikailag értékes anyagban némi eltérés lehetséges.

Az egyes osztályokhoz kapcsolódó részkövetelmények:

- 1-2. osztály: nem forgalmas közutakon való közlekedés, a helyes közlekedés eszmei indítékának ismerete.
3. osztály: közuti forgalomban önálló gyalogos közlekedés, védett helyen kerékpározás; a gyalogos és a kerékpáros közlekedés alapelemeinek ismerete és jártassága, téves viselkedés felismerése, bírálata és korrekciója.
4. osztály: kerékpáros közlekedés védett terepen. A közlekedés rendjét sértő legfontosabb viselkedésminták felismerése és azokkal szembeni helyes viselkedés. A közlekedés szerepének megértése.
5. osztály: közuton felnőtt felügyeletével kerékpározás. A falusi iskolák tanulói számára az országuton, fő uton való gyalogos közlekedés, különös tekintettel az állati erővel vont járművek, kombájnok, traktorok, pótkocsis teherautók előtti átkelésre és mellettük való haladásra. A szűkebb környezetben előforduló közlekedési problémák megismerése, a közuti balesetek egyszerű leírása és értelmezése.
6. osztály: kerékpáros közlekedés a közutakon. A kerékpáros közlekedéshez szükséges teljes szabályismeret tudása. Megismerkedés az un. defenzív vezetés /erkölcsi/ magatartásbeli kritériumaival. Különbségtétel a kényszerből és a saját elhatározásból végzett cselekedet között. /Közlekedési szituációk értelmezése./
7. osztály: a kerékpáros közlekedés begyakorlottsága. Ez osztályban el kell jutni a motorizáció és az ember

kapcsolatának megértéséhez, a közlekedésnek, mint a népgazdaság és a társadalom egyik döntő tényezője megértéséhez. A magatartásban a tömegközlekedési járműveken elvárható viselkedés, magaviselet, felnőttekkel szembeni magatartás elsajátítása követelmény.

8. osztály: A segédmotoros kerékpárral való közlekedés - védett terepen - elsajátítása. A tanulóknak meg kell ismerniük a teljes közlekedési rendszert. A közlekedés környezeti szennyezései és az aktív környezetvédelem otthon, iskolában, a városban való teendőinek felismerése.

A közlekedési munkakörökkel kapcsolatos pályaismeret megszerzése, ez osztály feladata.

Ujabban kísérleteznek tantervek matematikai, logikai /gráfok, hálósterv/ uton való készítésével. Egy team eredményesen vizsgálhatná a közlekedési magatartás követelményeit, majd oktatás-nevelési anyagát.

Indokolt egy-két osztályra kiterjedően konkrétan is szemléltetni a "Közlekedés" tantárgy oktatási és nevelési tervének egy-egy lehetséges vázlatát. Éppen ezért a továbbiakban bemutatom a 3. és a 7. osztály oktatási és nevelési tervének javasolt vázlatát, már csak azon okból is, hogy jelenleg is van egy közlekedési ismeretek "áltantárgy". /Igy kell minősíteni, mivel a 3. osztályban is, a 7. osztályban is 6-6 órában tanítanak közlekedési nevelési ismereteket, gyakoroltatnak. A felsorolt tananyag azonban ötször hat óra alatt sem végezhető el./

A rendelkezésre álló 30 tanítási órából elméletre és gyakorlatra 15-15 órát célszerű fordítani.

A 3. osztályos tanterv anyagát Közlekedési ismeretek című tantárgy /Ki/ az osztályfőnöki órai tematika /Of/, a környezetismeret /Kö/, a technika tantárgy /Te/, valamint irodalmi utmutatásokból és saját tapasztalatokból /S/ állítottam össze. A zárójelben levő betűk minden egyes tantervi témánál jelzik a téma "származását".

Már a koncepcióban is utaltam arra, hogy az általános iskola alsó tagozatában a gyalogos és kerékpáros közlekedés köré épül fel a közlekedési magatartásra nevelés. A 3. osztály végén nevelési és tantervi követelmény, hogy a gyermek gyalogosan és kerékpárosan közlekedni tudjon. Gyalogos esetében már közuti közlekedésről van szó, a kerékpáros közlekedésben viszont csak védett helyen: maga ez a kettősség olyan nevelési feladatot állít a pedagógus elé a magatartási szférában, hogy a gyermek kerékpárral valóban megmaradjon a védett helyen, /labdarugópályán, KRESZ-parkban, réten, zárt utcában stb./ s mégis teljes értékű kerékpáros legyen.

A tapasztalat azt mutatja, hogy a kerékpározni tudó gyerekek szülői felügyelet nélkül is kimerészkednek az utcára.

A foglalkozások anyaga.

A gyalogos közlekedésről tanultak. /Of/

Az otthon és az iskola környékének közlekedési rendje, a balesetveszélyes helyek felismertetése. /Of/

A gyalogos és a kerékpáros közlekedésben előforduló leggyakoribb veszélyhelyzetek. /Ki/

Vita közlekedési szituációkról. /S/

KRESZ-vetélkedő. /Of/

Az erkölcsi magatartás és a viselkedés. /S/

Helyes és helytelen viselkedés megfigyelése. /S/

Gyakorlat.

Gyalogos közlekedés - séta. /Of/

Sebesség és távolságbecslés. /Ki/

A kerékpár szerelése, felszerelése. /Te/

Jelzőtáblák felismerése a KRESZ-parkban és az utcán. /Ki/

A fékezés módjai. /Ki/

Utazás a térképen. /S/

Mit látunk naponta az utcán? /S/

A 7. osztályos foglalkozások témakörei

A foglalkozások témaköreit az osztályfőnöki óra /Of/ a földrajz /Fö/, a fizika /Fi/, a technika /Te/, és saját magunk gyűjtött, illetőleg kialakított feladatokból /S/ állítottuk össze.

A közlekedési partnerkapcsolat. /Ki/

A közlekedők feladatai rendkívüli viszonyok között /rossz látási viszonyok, időjárás változásai, tömeges baleset. /Ki/

A defenzív közlekedési taktika és a magatartás. /Ki, S/

A jó motorkerékpáros és gépjárművezető személyügyi követelményei. /Ki/

Elsősegélynyújtás közlekedési baleset esetén. /Ki/

A cserbenhagyás-magatartás. /S/

A kommunikáció szerepe a közlekedésben. /S/

A közlekedés, a motorizáció és az ember kapcsolata. /Of/

A közlekedés és a társadalom viszonya. /Of/

Közlekedési balesetek, okai, hazánk helyzete e tekintetben.
/Of, S/

Magatartás tömegközlekedési járműveken. /Of/

Összefüggés a fejlett ipari, a népsűrűség és a közlekedés között. Híres utak a világon. /Of/

Ismerkedés a menetrenddel. /S/

A hazai autóbuszgyártás. /Fö/

A kerékpáros közlekedés tudnivalói. /Ki/

Előzékeny, udvarias magatartás az utcán és a tömegközlekedési eszközön. /Of/, /Ki/

Vita közlekedési szituációkról. /Of/

KRESZ-vetélkedő. /Of/

Az erkölcsös viselkedés. /S/

A közlekedés szerepe a társadalomban. /Ki/

Összefüggés a közlekedő autó nagysága, sebessége és a balesetveszély között. /S/

A közlekedésben ismeretlenek vagyunk - helyes viselkedés. /S/

A témák ezen áradása bizonyítja, hogy még évi 30 órában is /összesen 8x30 órában/ igen nehéz eleget tenni a követelményeknek.

4.4. A közlekedési magatartásra nevelés rendszere

A koncepcióban vázolt változtatások a jelenlegi nevelési rendszer némi átalakítását igénylik. Az átalakítás oka főleg a közlekedési magatartásra nevelés teljes társadalmasítása, továbbá az iskolák és a közlekedés speciális képző-

intézmények, közlekedési hatóságok közötti mellérendelt viszonyu együttműködés. /Ez az irányítási modell tulajdonképpen törzsparancsnoki jellegű./

A nevelési rendszer /5.sz. ábra/ szervezeti felépítése hasonlít az 5o. lapon bemutatotthoz.^x Eltérés közöttük, hogy az új rendszerben helyet kapnak a fővárosi és megyei tanácsok, közlekedési osztályai mint elsőfoku /fővárosi, megyei/ hatóságok is. Így az urbanizációs kérdések közlekedési vonatkozásai, a fővárosi illetve a megyei közlekedés technikai, műszaki és emberi tényezősz kérdéseivel összefüggő oktatási, továbbképzési, vizsgáztatási, hatósági problémák általában ezen a fokon rendeződhetnek.

Az ábra szerint a közlekedési osztályhoz közvetlenül tartoznának a megyei ATI iskolák és kirendeltségeik és a megyei "Gépjárművezetőképző Vizsgabizottságok"/röviden: VIB-ok/. A gépjárművezetőképzéssel és vizsgáztatással, a közlekedésre neveléssel kapcsolatos fejlesztési és módszertani kérdések, a pályaalakalmasság /PÁV/, ellenőrzés és szakfelügyelet egy másodfoku hatósági szervezetnek lenne a feladata. Ennél a szervezetnél munkálnánk ki a "döntés előkészítő anyagokat" is. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, mint funkcionális főhatósága, az elvi irányítást és ellenőrzést végezné, és a III. foku hatósági feladatokat látná el.

^xJelmagyarázat az ábrához:

Folyamatos vonal az utasítás, az irányítás és az ellenőrzés /szakfelügyelet/ jogát jelöli. Szaggatott vonallal az együttműködést és kapcsolatok cseréjét írja elő. Pont-vonal által határolt terület, melyet pirossal vonalkáztunk, az a terület, amelyen a közlekedési magatartásra nevelés folyik, tehát annak színtere.

4.5. Uj módszerek és módszerkombinációk a közlekedési magatartásra nevelés hazai és külföldi gyakorlatában

Mivel a közlekedési magatartásra nevelés a magatartásra nevelés része, természetes, hogy az alkalmazott módszerek is azonosak, vagy hasonlóak. A sajátos argumentációs anyag folytán a módszerek hangsúlyaiban, gyakorlat és elmélet arányaiban módosulások következnek be.

A közlekedési magatartásra nevelésben kitűnő lehetőségeket kínál a szülőkkel való együttműködésre az óvodában és a kisiskolások nevelésében az ún. szülői levél. A szülői levél a tantervhez és a tanmenethez időben igazodó, de már korábban elkészített nyomtatott vagy az iskolában, óvodában sokszorosított levél. E levélben az óvonő, tanítónő /az iskola/ tájékoztatja a szülőket, hogy milyen témát dolgoznak fel a közlekedési ismeretek, vagy az osztályfőnöki órán. Kéri a szülőt, hogy segítse a gyermeket a házi feladat megoldásában és iskolába jövet-menet gyakorolják a közlekedést. Hívja fel a szülő a gyermek figyelmét a helytelenül közlekedőkre, mutassa, hogyan kell helyesen közlekedni. A szülői levélben nem csak a közlekedési viselkedés témái szerepelhetnek, hanem magvas, jellembeli, világnézeti kérdések is. A levelet természetesen a szülők nyelvén kell megfogalmazni, tartózkodni kell a pedagógiai teóriákra való hivatkozásoktól, a pedagógiai-pszichológiai műszavak használatától.

Mind a nevelésben, mind az oktatásban nagyszerűen megvalósítható a közlekedési magatartásra /viselkedésre/ irányuló foglalkozásokon, tanítási órán, szakkörben, beszélgetéskor az aktív módszerek sokasága. Meglepetéssel tapasztaltam

külföldi anyagok módszertani csomagok, tantervek tanulmányozásakor, hogy a külföldi kollegák mily nagy mértékben élnek feladatok adásával, kiscsoportos foglalkozással. Egy dán oktatócsomagban /1980/ olvashattam, hogy az érdeklődés felkeltésére - és művelődés céljából is - a közlekedési ismeret "száraz" tananyagát a közlekedéspolitikában, az általános emberi magatartásba tartozó kérdésekkel, e kérdések megtárgyalásával teszik színessé, érdekessé.

Mind az oktatásban, mind a nevelésben kitűnően alkalmazható a vita módszere. A magatartásról - mivel annak normáit, értékrendszerét, a viselkedés motivumait nem erkölcstankönyvben, dogmákban rögzítjük, hanem alávétjük azokat a társadalom tudata formálódásának, érdemes és igen hasznos a tanulók szellemi fejlődése szempontjából véleményütköztetés, összefoglalás, tézis-antitézis, szintézis alkotás hármásában a vita. A vita nem ismeretlen módszer más tantárgyakban - pl. az osztályfőnöki órákon, történelem, technológia órákon - hazánkban sem. A vitát azonban jól elő kell készíteni még pedig úgy, hogy a vitára való témát és az ahhoz szolgáló irodalmat mindenki /minden az osztályban levő tanuló/ megismerhesse. Magam és egykori tanáraink közül többen /a mérnöktanár szakon/ nem tartják egyértelműen jónak az ún. kiselőadások módszerét azon esetben, amikor a kiselőadás tartója kiválóan felkészült, a többiek azonban pedig legfeljebb a téma címét ismerik. Ilyen esetben rendszerint álviták alakulhatnak ki.

A vita módszerét az életkornak megfelelően kell alkalmazni. Meggyőződésünk, hogy vitatkoztatni a gyerekeket az óvodában is lehet, nevelési célzattal - anélkül, hogy csupán időtöltés legyen belőle.

A jó vita nélkülözhetetlen feltétele, hogy a pedagógus valóban jól felkészült legyen a vita, a tantárgy, a foglalkozás, osztályfőnöki óra /közlekedési viselkedés és magatartás/ műveltséganyagában, tételes ismereteiben, egyszóval tudja a tananyag mögött álló tudományelveket, elméleteket és magatartásmódokat is.

A nevelő és oktatómunkában nem szabad abból kiindulni, hogy minden pedagógus a pálya kiemelkedő alkotóművésze. A pedagógusok is "hódolnak" a szociológiai, pszichológiai, Gauss - Helmholtz - stb. törvényeknek. 3-4 %-uk tehetséges, kiváló szorgalmu és rendkívüli felkészültségű, /nem mindig esik egybe a három tényező/, 8-10 %-uk jónak minősíthető, 6-8 %-uk gyenge, és mintegy 80 %-uk közepes. Ha ezt a tényt figyelmen kívül hagyjuk, pedagógiai babonák rabjai leszünk. Ilyen hitek: jó tantervet kell készíteni, s akkor a pedagógusok a többit elvégzik. Hatékony, erős felügyeletet kell működtetni, akkor a pedagógusok majd pótolják hiányaikat. Kiváló felszerelést minden iskolának, s az eszközök majd megmutatják a pedagógusnak - esetleg kényszerítő erővel - mit kell tennie stb. Ezek azonban csak babonák, a tömegoktatásban végképpen semmit sem érnek - mondotta és bizonyította egykori pedagógia-pszichológia tanárom a Budapesti Műszaki Egyetemen. Tantervkészítő, tanári és felügyeleti munkámban rájöttem, hogy igaza volt tanáromnak.

Megoldásul többféle ut is kínálkozik. Az egyik utat a kibernetika és a programozott oktatás módjai nyújtják. Módszerbeni ajánlataik között két igen használató módszerkombinációra mutatok rá.

A pedagógus irányítása oktatócsomaggal. Abból kiindulva, hogy a pedagógus nem ér rá, nem is biztos, hogy kellően

ért a tervezéshez, nem ismeri eléggé az irodalmat /mert nincs ideje hozzá/, "házhoz kell szállítani" a pedagógusnak a tervet, az irodalom egy részét is, sőt módszertani utmutatásokkal kell szolgálni. Szabad választására kell bízni, hogy az ő számára szerkesztett központi oktatócsomagot használja-e, vagy a sajátját; ha az előzőnél jobb módszerkombinációt alkalmaz. Ezt a felfogást kell képviselnie a felügyeletnek és az igazgatónak is.

A másik módszer-kombináció a feladatlaprendszer. Oktatásban és nevelésben jól használható. A feladatlaprendszer-sorozat a tanuló számára program szerint készül. A feladatlaprendszer révén megoldható a jól szelektált információközlés és bevésés. A feladatok bevésésnek, gyakoroltatnak és problémamegoldást váltanak ki. Megerősítést nyújtanak. Ismétléskor a teljes anyag áttekinthető. Korábbi munkák átvizsgálása ismétlés, a saját munka értékelésére ösztönöz, és nyújt lehetőséget.

A nevelői tevékenységbe kell beállítani - és ebbe minden nevelő tantervszerűen vegyen részt - a magatartás fogalmának fiatalabb gyermekek esetében tényanyagát, később filozófiai, pedagógiai, pszichológiai és szociológiai - leírását, fogalmi tisztázását. Meg kell tanítani, hogy a magatartásban milyen fontos szerepe van a közlekedésben tanusított viselkedésnek. Nem véletlenül kell belopni a tanulók tudatába a magatartást! Az már természetes, hogy meg is kell követelni, hogy a megtanult és megvitatott /több-ségükben elfogadott/ magatartás szerint szükséges cselekedniük, tevékenykedniük. S nálunk az is természetes, hogy mindennek érvényesítésében az osztályközösséget, az iskolaközösséget részeltetni kell, egészen a magatartás-tervezéséig.

A másik szintén általános magatartási téma, - de a közlekedési magatartásra való nevelésben kiemelkedő szerepet játszik - azoknak a magatartási jegyeknek, amelyeket preferálunk minden évfolyamon - különböző fejlettségi szintek szerinti színvonalon - való átadása. /Emberszeretet, fegyelmezettség, én-szeretet, saját fejlődéssel szembeni felelősség, valamint az Önismeret./

Ezeknek visszatérő elemeknek kell lenniük a nevelés, tanítás-tanulás során.

Nevelési és oktatási módszer az elemzés. A közlekedés-nevelés kitűnő és érdeklődést felkeltő, problémákat, vitakérdéseket kiváltó módszere a balesetelemzés. A televízió adásainak értékeléséből tudjuk, hogy a magyar televízióban is a jogi esetek, a bírósági tárgyalási részletek - filmekben is - nagy közönségsikernek örvendenek. Okai: érdeklődést váltanak ki, élesebben mutatnak be helyzeteket /vagy úgy szimulálják/, módot adnak különböző vélemények alkotására, s a végén megerősítenek.

A nevelésben és a nevelés-oktatásban preferált módszereket vázoltam. Leszögeztem, hogy ezek semmiképpen sem szorítanak háttérbe más módszereket. /Dicséret, a korholás, a meggyőzés, a visszacsatolás, stb./

Végül: legfőbb módszerbeni problémánk, amelyre a tantárgyi kézikönyvek sem válaszolnak egyértelműen - milyen módszerek és módszerkombinációk preferenciája előnyös adott korcsoportban és adott tananyag esetében. A közlekedési ismeretnek - tegyük hozzá - még nincs is kidolgozott kézikönyve, és nálunk nincs pedagógusi oktatócsomagja sem.

A közlekedésre - magatartásra - nevelés oktatási részében a leginkább rendszerbeillesztésre és módszerkombinációk kidolgozására sürget a tanulók közlekedési gyakorlata, tantárgyi követelmények.

4.6. A helyes közlekedési magatartásra nevelés személyi, tárgyi, oktatástechnikai feltételei

Közhely, hogy az oktatás-nevelés rendszerében minden újítás vagy változtatás gazdasági-személyi kihatásokkal jár. Ez igaz, s tegyük hozzá, hogy ehhez a megállapításhoz nem mindig teszik hozzá azt, hogy az oktatás-nevelés nem rossz beruházás.

A kiteljesített, a céloknak megfelelő közlekedési magatartásra nevelés feltételrendszere jelentős anyagi befektetéseket kíván. Éppen ezért - tudván hazánk jelenlegi gazdasági helyzetét - körültekintően, szakaszosan kell a változásokat bevezetni, hogy a célok a feltételekhez mérten még látótávolságban maradjanak. A közlekedési magatartásra neveléshez szükségképpen hozzátartozik a készségszerzés, a dolgokkal, berendezésekkel való cselekvés. Kijelentheti valaki, hogy cselekvésnek elég a gyalogos közlekedési viselkedése, s ez olcsóbb. Tovább nem jutunk e kijelentéssel, mert a motorizáció fejlődik, a serdülők megtanulnak segédmotoros kerékpárt vezetni, sőt az ifjak már autóval járnak.

Meg kell találni a közlekedésre nevelés feltételei fejlesztésének és a továbbfejlesztésnek helyes arányait.

4.6.1. Személyi feltételek, pedagógusok, családok, közlekedés nevelési szakemberek

A közlekedési magatartásra nevelést az iskolában - elvileg - minden pedagógusnak végeznie kell. Kellő információnyújtás, továbbképzés elegendő ahhoz, hogy a pedagógus közlekedésre neveljen, osztályfőökként, szaktanárként közlekedési ismereteket tanítson.

Ez nem jelenti azt, hogy pedagógusaink zöme a közlekedési magatartásra nevelés céljaiban és feladataiban megfogalmazott teendőket maradéktalanul el tudja látni.

Szükség van instruktív segédanyagokra, a közlekedésre nevelést bemutató tanulmányokra, könyvekre. Mivel a pedagógusok egy részének nincs közlekedés-magatartási érettsége, segíteni kell, hogy ezt megszerezze. Előnyös lenne, ha egyre több pedagógus szerezne gépkocsivezetői jogosítványt. A közlekedés - Veroszta Imre modelljében - szereplő tényezőit a pedagógusnak ismernie kell - a szabályokat is - ahhoz, hogy a közlekedési magatartást belülről nézhesse, propagálja, tanítsa.

A közlekedési magatartásra nevelés minőségének iskolán belül és kívül akaratlanul is nehézsége a pedagógus testületek elnőiesedése. A pedagógusnők egy részének technikai - autós műveltsége ma még alacsonyabb a férfiakénál. S ennél súlyosabb tényező a második műszakban rájuk háruló elfoglaltság. A "Közlekedés" /foglalkozás-tantárgy/ gyakorló óráit és a tanítási órán kívüli foglalkozásokat /szakör, segédmotoros vezetői tanfolyam, vetélkedők, KRESZ rendezvények, kerékpár turák, táborozások/ gyakran kell iskolán kívüli helyen megrendezni. Kisgyermekes pedagógusnő alig tud otthonától távol ily gyakorlatokon részt venni.

A Közlekedés című foglalkozás vezetés /nevelési és oktatási teendőinek ellátása/ sokoldaluan képzett pedagógus kíván. A már működő pedagógusokat továbbképzésben vagy posztgraduális képzésben kell felkészíteni a Közlekedés gondozására.

E foglalkozás /tantárgy/ pedagógus utánpótlását a főiskolai ill. egyetemi tanárképzésben meg lehet oldani, 3. szakként oktatva a Közlekedést. Másik megoldás, ha a Közlekedés címszóba foglalt ismeretek, készségek tanításával a szakreferenseket bizzák meg. Ez esetben a szakreferensek kiképzését gazdagítani kell, pl. a környezetvédelmi, technikai ismeretekkel, filozófiával, közlekedésszichológiával, szociológiával és közlekedés-történettel.

Közlekedési szakreferensek jelenleg is működnek a közoktatás intézményeiben. Feladatuk, hogy figyelemmel kísérjék és segítsék a tantestületnek közlekedés nevelési tevékenységét. Saját körükben igyekeznek előteremteni a tárgyi felszerelésbeli feltételeket, irányítják és szervezik a tanév közben és a szünetben lebonyolódó különböző akciókat, versenyeket, turákat, táborozásokat.

A szakreferens-képzésben sok pedagógus vesz részt, munkájuk hatékonysága azonban nem tartozik az iskolai nevelők tevékenységének élvonalába, nem is kapnak elegendő támogatást ehhez, a tantestületek jó részétől sem. Szükséges, hogy a már kiképzett szakreferensek rendszeres és folyamatos továbbképzésben részesüljenek.

4.6.2. Tárgyi feltételek: eszközök, könyvek, tereplétesitmények.

Az óvodai, iskolai nevelés tárgyi feltételei összekapcsolódnak az iskolán kívüli, közművelődésben is használandó tárgyi, környezetben elhelyezett eszközökkel, tereplétesitményekkel. /A KRESZ-parkokat iskolás, nem iskolás egyaránt használhatja. A közlekedési diafilmek és a mozgófilmek "mindenki" számára készülnek, egy részüket magánosok is megvehetik. Ugyanez a helyzet a közlekedési tárgyú könyvekkel és tankönyvekkel./

Az óvodai közlekedésre nevelés tárgyi - környezeti feltételei:

Játékok, terepasztal/ok/, makettek, védett gyakorló pálya.

- Több egyforma járműsorozat külön-külön személygépkocsi, villamos, trolibusz, vonat stb.
- önállóan megálló forgatható fejű babák /gyalogosok, rendőrök, járművezetők, vasutasok/,
- különböző utak, "zebrák",
- Kisméretű közlekedési jelzőlámpák,
- kifestő füzetek,
- diafilmek,
- a "STOP" Közlekedj okosan" c. film,
- világ-játék,
- magnófelvételek, esetleg képmagnó felvételek!

Az előbbieken felsorolt játékok, eszközök az oktatás-nevelés óvodai termében alkalmazhatók elsősorban, ez az első nevelési fázis eszköz rendszere.

Az óvodai védett közlekedési gyakorlathoz az óvoda udvara, iskolával közösen fenntartott közlekedési park szolgál.

Az általános iskola és a középfoku iskola tárgyi ellátása a közlekedési nevelésben.

Az iskola közlekedési tárgyi felszerelése jóval gazdagabb lehet, mint azt akár a szakmai közvélemény is feltételezi.

Elsőnek kell rámutatni a közlekedési tárgyú irodalom - könyvek, folyóiratok - fontosságára. A közlekedés alapos megismerése a közvetlen tapasztalás és a könyvek, a folyóiratok útján vezet. A közlekedés szépségei, a gépek, az utak érdeklik az ifjúságot. Az érdeklődést tartós beállítottsággá fokozni a közlekedésre nevelésbe tartozik.

Az iskolák technikai oktatása révén bizonyos technikai felszerelés /alkatrészek, szerszámok, kisebb megmunkálógépek/ már rendelkezésre áll. Segédmotoros kerékpárokról, csak azok vezetőinek képzésével foglalkozó szervek tudnak gondoskodni. Tárgyi problémát vet fel az a követelmény, hogy 12 éves korára minden tanuló tudjon kerékpározni. Ehhez az iskolának nincs kerékpár parkja, a szülőket nem lehet kötelezni a megvételre.

A közlekedési park létesítése közös tevékenység lehet közlekedésügyi szervekkel, gépkocsivezető oktatói intézményekkel.

A jelenlegi közuti forgalom egyre megköveteli, hogy az óvodák, iskolák /legalább két, három iskola egy közlekedési parkkal/ rendelkezzenek közlekedési parkkal, a közlekedés gyakorlása baleseti veszély nélkül szinte csak itt képzelhető el. Minthogy a felnőtteknek is meg van a maguk járműforgalom elől elzárt gyakorló terük /tanpályák/, ha pl.

járművezetést tanulnak. Sőt szimulátorok és tangép-kocsik is vannak.

Célszerűnek tartanánk, ha az iskolai közlekedési szakkörök is rendelkeznének "tankerékpárral, tansegédmotor-kerékpárral". A közlekedés gyakorlatának harmadik fázisa amikor valószínű közlekedési szituációban gyakorolják a közlekedést a gyermekek, gyalogosan, járművel /kerékpár, sm. kerékpár/.

Falvak, községek, városok gyérforgalmu utjai, terei az "élesben" történő közlekedés gyakorlóterei. Anyagi és személyi ellátottság kérdése, hogy a közúti gyakorlatokon hány pedagógus gondozzon egy-egy osztályt. /Kell-e szülői engedély a közúton való kerékpározáshoz, annál is inkább, mivel az egyre bonyolultabb közlekedési szituációk a baleseti veszélyt növelhetik./ Fontos gyakorlati szabály: a gyermekeket elsősorban ott kell megtanítani helyesen és biztonságosan közlekedni, ahol élnek, ahol iskolába járnak stb. Oktatástechnikai eszközök tekintetében megállapíthatjuk, hogy mindazok a korszerű eszközök, amelyek az ismeretek megszerzését, megszilárdítását, rögzítését elősegítik, a közlekedésre nevelésben alkalmazandók éppúgy, mint az óvodában.

Az eszközök áttekintésére és módszerbeni tételre indokolt rámutatni.

4.6.3. Oktatástechnikai eszközök

Az oktatástechnikai eszközök - bár egyenetlenül - az egész iskolai, sőt iskolán kívüli oktatásban tért hódítanak. Nemcsak a szemléltetés, hanem az oktatási folyamat szintén minden tényezőjében jut hely oktatástechnikai eszközöknek, információhordozóknak.

A közlekedés cselekvéses konkrét viselkedésben megy végbe és szinte természetes, hogy ezt a viselkedést oktatási szituációban könnyen lehet oktatástechnikai eszközökkel szimulálni, megtörtént eseményeket filmek, diaképek, írásvetítők, fóliák segítségével.

Az oktatástechnikai eszközök körébe tartoznak olyan tárgyi eszközök, amelyek a közlekedés környezetéhez, jogi szabályozásához, gépeinek oktatásához nyújtanak segítséget. A közlekedésre nevelés-oktatás nem nélkülözheti a szimulátorokat, a gyakorló és tanító oktatógépeket sem.

Nagy a jelentősége az audiovizuális eszközöknek a közlekedési ismeretek tanításában, tanulásában. "Non erit in intellectu, quod non fuerit in sensu", azaz semmi olyan nem juthat be értelmünkbe, amelyet előzőleg nem érzékeltünk - tartja a régi filozófiai ihletésű mondás. A közlekedési ismeretek tanításában hatványozottan érvényt szerezhetünk ennek a mondásnak.

Az oktatási segédeszközök között megkülönböztetünk:

- egyszerű /audiovizuális/ eszközöket,
- audiovizuális eszközkombinációkat,
- elektronikus kommunikációs eszközöket,
- oktatógépek és szimulátorokat, s végül
- tárgyi oktatási segédeszközöket.

Témánk szempontjából - közlekedési magatartásra nevelés és oktatás - különleges jelentősége az audiovizuális eszközöknek van.

A film dokumentális jellege a tanulók értelmét köti le, míg a művészeti megoldása az érzelmekre hat. A film olyan a tanulóknak, mint a mesében a bűvös szőnyeg: szinte bármilyen körülményt elő tud varázsolni. A látottakat és a hallottakat három dimenziós valósággá teszi, a filmet valóságnak éljük meg, sőt a velük kapcsolatos események nemcsak térben, hanem időben is megjelennek. A filmmel képesek vagyunk még az idő korlátai fölé is emelkedni, segítségével a múltban lezajlott eseményeket is felidézhetjük. Meg kell említenünk azt is, hogy a film nagymértékben képes indítást adni, érzelmeket ébreszteni.

Az audiovizuális eszköz-kombinációk közül ki kell emelnünk a hangosított diasorozatok és azok bemutatására szolgáló diavetítő-magnetofon eszközkombinációt. A tartós bevésés igényével végrehajtott ismeretközlés egyik alapvető követelménye, hogy az ismeretközlési folyamatok bármikor megszakíthatók és részletek is megismételhetők legyenek, az ismeretbefogadás mértéke menet közben ellenőrizhető, és mindez ne csak kollektív, hanem egyéni szinten is véghezvihető legyen. A mozgóképes rendszerek e feltételeknek csak részben és drágán /ld. videotechnika/ képesek megfelelni szemben a tárgyalt eszközkombinációkkal.

Tulajdonképpen e két eszközcsalád előnyeit érvényesíthetjük az elektronikus kommunikációs eszközcsalád nagyhatású eszközével, a videorendszerrel.

Tapasztalataink szerint a nevelési feladatok színvonalas megoldásához szükséges:

- a többórás események több mozgó és irányítható nézőpontból történő megfigyelése,

- más eszközök és információhordozók /diák, képek/ közvetítése, rögzítése akár nagyítással, vagy trükkel, néhány másodpercen belül reprodukálhatóan,
- a felvételek, képsorozatok részenkénti átcsoportosíthatósága, áttervezhetősége, a többszöri felhasználás céljainak és szempontrendszerének megfelelően,
- a gyorsan növekvő mennyiségű képsorozatok tárolása, frissíthetősége, itt az egységek újratervezhetősége.

Mindezek olyan előnyök, amelyek meghatározó feltételei a korszerű oktatástechnika alkalmazásának, nevelési feladataink megoldásában.

Gazdagabb külföldi és szerényebb hazai tapasztalatok birtokában állítjuk, hogy a közlekedési magatartásra nevelésben - mind az oktatásban és mind a szorosan vett nevelési tevékenységben - az előbb tárgyalt eszközökön és információhordozókon túl jelentős szerepe van a jól kidolgozott diaképeknek és diavetítőknak.

A már említett dán, nyugatnémet és francia oktatócsomagok anyagának felhasználásában, az 5-10 éves korú gyermekek közlekedésre nevelésében, a diavetítőnek kitüntetett szerepe van. Használják a diavetítőt elsődlegesen arra, hogy érdekes információkat közöljenek, másrészt ezzel irányítják a tanulók között kialakuló beszélgetés menetét. Gyakran két diavetítővel és két ernyővel dolgoznak. Az egyik kép változó, a másik állandó, mutatja azt a szituációt, amelyről a beszélgetés folyik.

Az audiovizuális eszközök felhasználásának általánossá válását nem annyira az iskolák eszközökkel való ellátása, mint

az információhordozók változatos és kielégítő előállítása, gyors forgalmazása - ez állami feladat - fogja előidézni.

5. A közlekedési magatartás társadalmi méretű vagy egyéni megvalósulásának megállapítása, mérése

Kétségkívül nehéz a magatartás mérése, szintjeinek teljesítéséhez szolgáló mutató kidolgozása, de nem tartom kivihetetlennek. Tudományos kutatások szükségesek egzakt mérési módszereinek a kidolgozásához.

Bár nem a ma lassan egyedül üdvöztőnek tartott mennyiségi mérések szemlélete szolgálja azon megállapításom, hogy a közlekedési magatartás színvonalának megítélése társadalmi vélekedés, közvélemény elsődlegesen. Egy összehangolt közlekedési nevelési rendszerben a résztvevő hatósági felügyeleti szervek munkatársai, szakfelügyelők és pedagógusok, a nevelést segítő más szakemberek képet tudnak alkotni arról, hogy milyen fejlettségű a közlekedési magatartás.

Zrinszky László egy tanulmányában /1973/ a neveltségi szint meghatározásának módszertani elveivel foglalkozik. Elöljáróban a személyiség fejlődés mérésével kapcsolatban Radnai Bélát idézi: "Míg a fizikában a hatás törvényekkel biztosítottak mondható /ha a vasat ilyen vagy olyan hővel kezeltek, akkor hőtani és fémtani ismeretei alapján előre is biztosan tudhatom, mi történik a vassal/, de a pedagógia személyiségalkító szándékainak megvalósulása ilyen előre tudottan nem történik, még nem általános törekvés, de mindinkább jelentkező tudományos szándék a pedagógiai tevékenység hatásának céltudatos számbavétele is. /29.lap/

Metodologiai kérdéseket is tárgyal és figyelemreméltó néhány megállapítása: a kritériumok kevésbé kimunkáltak, az ilyen neveltségi szintvizsgálatoknál a tanulók érdekessége nincs biztosítva, nem úgy mint a tudás-szintvizsgálatoknál. Az a tény pedig, folytatja Zrinszky, hogy a tanulók nagy része - ismeri, mit kell válaszolni bizonyos elvárások szerint - nem mindig az igazi énjét mutatja. Az is lényeges kérdés, hogy a nevelői szubjektivitás nehezen iktatható ki a nevelési eredményvizsgálatból.

Zrinszky három fő sajátosságára mutat rá a nevelési eredményvizsgálatoknak. Nevelő végzi ezeket; az eredményvizsgálatok sorozatszerű rendszert alkotnak. /Nem lehet szó eredményvizsgálatról, ha csak pillanatképet villantunk fel./ Harmadik sajátoságként bizonyítja, hogy a nevelési eredményvizsgálatok maguk is részei a nevelési folyamatnak, tehát azzal szintugy nevelnek.

A számtalan sok értékes módszertani kérdés között megemlítjük annak eldöntésére vonatkozó kérdést, hogy a neveltséget az egyes egyének vagy a csoport fejlettségén mérjük? Másik ugyancsak izgalmas kérdés, meg kell határozni a mérés paramétereit. Elvi kérdés mennyiben quantifikálhatók a nevelési eredmények. Nagyon megszívlelendő Zrinszkynek Arisztotelészre való hivatkozása, nevezetesen, hogy minden téren az egzakt-ságnak azt a fokát várjuk el, amit a dolog természete megenged.

Ismeretes, hogy a szociálpszichológiában szerencsésen alkalmaznak attitűd skálákat. Mivel a magatartásban feltétlenül része van a beállítódásnak, és így az attitűdnek, ez alkalmazható.

Zrinszky ismertet egy eredményvizsgálati módszert. 1. Pedagógiai megfigyelés, 2. beszélgetés, 3. írásbeli felmérés, 4. a tevékenység produktumainak elemzése, 5. szituációteremtés, 6. hosszanti /longitudinális/ vizsgálat.

Majzik Lászlóné "A rangsorbaállítás, mint a nevelési eredményvizsgálat módszere" c. tanulmányában /1973/ ismertet egy vizsgálati eljárást. Lényege, hogy 10 éves korú tanulóknak négy hazugságot - ítéletek - kellett sorrendbe állítaniuk. Előzetesen a hazugságok sorrendiségét érték szerint meghatározták. Ez a rangsorolás csoportok közötti és egyének közötti rangsorolást is lehetővé tesz.

Számtalan formája van az önértékelésnek és az önjellemezésnek. Iskolai tanulók esetében teszt-tel, beszélgetéssel, dolgozatírással, mások véleménye tanulmányozásával értékes eredményekhez juthatunk. Ezek elemzése nem könnyű, a magukba huzódó tanulók nehezen nyílnak meg. E vizsgálati tevékenységekkel egyébként minden pedagógus él.

Nevelési szint méréséhez tartozik neveltség-fogalmak, pl. a közlekedési magatartás körébe sorolható fogalmak tudásának vizsgálata.

Tisztázható mennyire ismerik a magatartásra vonatkozó rendszereket, mellé- és alárendelt fogalmakat a tanulók és a felnőttek. A vizsgálat önként jelentkezőkkel, esetleg a vizsgálatért dotált személyekkel jó hatékonysággal lefolytatható. Vizsgálható keresztmetszeti és hosszmetzeti vizsgálatokkal a tanulók, vagy felnőttek, esetleg mintavétellel kialakított csoportjának szintje, vagy fejlődése /longitudinális vizsgálat/.

Tudat-állapotokat lehet vizsgálni az ún. mondásválasz tesztek segítségével. Duró Lajos tanulmányában /1982/ hosszan

foglalkozik saját maga által végzett mondásválasz-vizsgálatokkal, és bizonyítja, hogy értékorientáció-magatartás-strukturát jól lehet vele mérni. Indokolt, ha a könyvből idézzük a mondásválasz definícióját. "A mondásválasztás a nemzetközi teszt-bizottság által előírt szigorú kritériumok szerint nem teszt, de több mint feladatgyűjtemény és átmenetet képez a szabadon vezetett exploráció és a standardizált tesztek között." /81.lap/

A magatartás meggyőződésben, viselkedésben, tevékenységben manifesztálódik. A közlekedési magatartás szinte mindig manifesztálódik valamilyen tettben, mindig produkálja valamilyen viselkedésminta bekövetkezését, alkalmazását, ugyanakkor az értékekhez való emocionális kapcsolódás révén a tettben megjelennek a szokvány-viselkedéstől eltérő cselekvések, viselkedések. E bonyolult - mert egyszerre több lép fel - cselekvésekből gyakran nem lehet kihámozni, ki, mit csinált tudajdonképpen. Ha baleset következett be, rendszerint mélyebb vizsgálódást folytatnak és az esetek egy részében kideríthető nem csak a cselekvések mozgásának lefolyása, hanem szándéka, motivuma is. Ha baleset nem történt, csak ún. potenciális baleseti veszély lép fel, rendszerint az ilyen szituációt elvétve elemzik. Mélyebb magatartási vizsgálat ezekből nem következik. Miképp ahogy erre a 2. fejezetben már utaltunk. Tudományos érdekből megérné a balesettel nem járó veszélyes szituáció elemzése a vezetők magatartásának megállapítása céljából. A vezetői magatartásokból típusokat, csoportokat lehet alkotni. Megfelelő propagandával kell rábírní a vezetőket magatartásuk módosítására.

A közlekedési magatartás tudományos vizsgálatai előtt még sok feladat áll, bár a tudomány által feltárt eredményeket

sem alkalmazzák következetesen a közlekedéspolitikában, a járművezetés oktatásában, az iskolai nevelésben, az iskolán kívüli nevelésben. Annyit mindenképpen legyen szabad programoztízálnunk, hogy a közlekedésben megnyilvánult magatartás fejlődéséből nem hiányozhatnak a pszichológiai és a pedagógiai tudományos kutatások eredményei sem.

E disszertáció utolsó lapjához érve az értekező némi nosztalgiával állapítja meg, hogy évtizedes tapasztalatait elemezvén és a tudományos megállapításokkal kontrollálván, rájött, hogy sokkal több probléma tornyosodik saját személye elé is, mint azt a munka elkezdésekor vallotta.

6. Tanulságok, javaslatok

A közlekedésre nevelés hazánkban a felszabadulás után, de különösen az utóbbi tíz esztendőben, a 2024/1972.sz. minisztertanácsi rendelet lendületes végrehajtása következtében igen sokat fejlődött. A motorizációs fejlődés időbeli cenzurája természetes, hiszen hazánkban a motorizáció robbanásszerű betörése a hatvanas évek második felére tehető. 1972. után mind az iskolai, mind az iskolán kívüli közlekedésre nevelés nagy lendületet vett, kialakult rendszere. A biztonságos közlekedésre nevelés társadalmunk számos rétegében, csoportjában visszhangra talált.

A közlekedés minden tényezője fejlődött és a nevelés eredményeképpen közuti közlekedésünk biztonsága nem rosszabb a velünk azonos motorizációs szinten levő országokénál. A közlekedésre nevelés tudományos kutatása tekintetében pedig megközelítettük a fejlett európai országok színvonalát is.

A tanulságok és a javaslatok a helyes közlekedési magatartásra nevelés igénye szempontjából fogalmazódtak meg. Ebből adódik, hogy az új követelményekhez viszonyítva sok az elmaradás és számos tennivalót fogalmaztunk meg.

- 1/ A közlekedésre nevelés, a helyes közlekedési magatartás kialakításába még nem sikerült minden társadalmi erőt bevonni, szükséges, hogy e nevelés társadalmi ügyé váljék.
- 2/ A közlekedésre nevelés jelenlegi rendszere nem biztosítja a társadalom minden rétege helyes közlekedési magatartásának kialakítását. Bizonyos rétegek kiesnek a közlekedési nevelésből. Ezen a helyzeten mindenképpen és sürgősen változtatni kell.

3/ Közlekedési magatartásra nevelni kell az embereket. A közlekedési viselkedés a közlekedési magatartás alapfoka. Nem lehet az emberekben annyi viselkedésmintát kialakítani, hogy minden esetben alkalmazható legyen, ezért magatartásra kell őket nevelni.

4/ Vizsgálódásaink és kutatásaink egyértelműen igazolják, hogy a társadalmunk tagjainak közlekedési műveltsége, kulturáltságának szintje nem felel meg a jelenlegi, főleg pedig a jövő közuti motorizációs szintjének, követelményeinek.

Javasoljuk, hogy a közművelődés egészében megfelelő, a mai követelményekhez igazodó közlekedési ismeretanyag oktatásra kerüljön.

5/ A közlekedési magatartásra nevelés rendszere a családi, iskolai /óvodai/ és iskolán kívüli alrendszerekből áll; ezeknek megvan a jogosultsága is. Nem szabad erőltetni, hogy minden célkitűzést és feladatot az iskola valósítson meg. Javasoljuk e rendszer működéséhez szükséges feltételek megteremtését, az alrendszerek tevékenységének összehangolását, így az egész rendszer korszerűsítését.

6/ Jelenleg a közlekedésre nevelés mind irányításában, mind tartalmában nem egységes és nincs meg a visszacsatolás. Ezért fejleszteni kell a közlekedésre nevelés rendszerét olyan irányban, hogy a közlekedési magatartásnak legyen a nevelésben és az oktatásban egységes terve, az a nevelés és oktatás egész célrendszerének szerves része legyen. Kivitelezhető programokat kell erre kidolgozni, ezek végrehajtását komolyan ellenőrizni kell. Sürgősen meg kell

oldani a közlekedésre nevelés felügyeletét vagy az általános szakfelügyelet részeként, vagy külön szakfelügyeletet kell erre kialakítani.

- 7/ Elmaradtak vagyunk a család közlekedésre nevelésében. A családnak több segítséget kellene kapnia az erre illetékes szervektől, intézményektől, ugyanakkor a családnak a szerepét a megfelelő helyére kellene tenni a gyermekeink helyes közlekedési magatartásának kialakításában. Az iskola és a szülői ház partnerkapcsolata nem más, mint óhaj egyelőre, ezen sürgősen változtatni annyit jelent, mint gyermekeink közlekedési baleseteit csökkenteni, vagyis a helyes és kulturált közlekedésüket elősegíteni.
- 8/ A KRESZ és az ennek alapján összeállított közlekedési ismeretek tanításának anyaga szabálycentrikus, esemény utáni centrikus. Javasoljuk egy "népszerű" KRESZ közlekedési ismeretek tananyagának kiadását, amely mindenki számára közérthető és érdeklődéskeltő, ezek az ismeretek a megelőzést szolgálnák.
- 9/ A magatartásra nevelésre irányuló tudományos kutatásokat fejleszteni kell. A közlekedésre nevelés intézményei érdekeltek, hogy a magatartásra nevelés feladatait és módszereit mielőbb kidolgozzák. Az elméleti és a gyakorlati nevelés színvonalának növelése csakis tudományosan megalapozott és kidolgozott magatartásra nevelés esetében várható. A pszichológiai és pedagógiai vizsgálatokban fel kellene tárni a gyermekek és öregek közlekedési magatartását és viselkedését.

- 10/ Hiányosak a közlekedési magatartás kialakításának személyi és tárgyi feltételei. Fejlesztteni kellene a közlekedési magatartásra nevelés személyi és tárgyi feltételrendszerét, mert csak ez esetben lehet elvárni az iskolai és az iskolán kívüli neveléstől azt, hogy ne csak elméletileg, hanem gyakorlatilag is képessé tegye az embereket a helyes közlekedésre.
- 11/ Általában megállapíthatjuk, hogy a közlekedésre nevelés módszertana nem kellően kidolgozott, ez nagymértékben rontja a tevékenység hatékonyságát. Ezért ki kellene dolgozni úgy az iskolai, mint az iskolán kívüli közlekedésre nevelés módszertanát.
- 12/ A tömegkommunikáció eszközei: televízió, sajtó rádió, nem kellő súllyal vesznek részt a közlekedési magatartásunk kialakításában, a helyes közlekedésre nevelésben. Ezek lehetőségeit jobban ki kellene aknázni, hiszen ezek segítségével, egy-egy műsorral szinte az egész ország lakosságára lehetne hatni.
- 13/ A járművezetőképzés rendszerében, annak tananyagában csak elvétve vannak közlekedésre neveléssel, a helyes közlekedési magatartással kapcsolatos elemek /Pl. különböző közlekedési szituációban a jármű vezetője milyen magatartást várhat a közlekedő gyermekektől, idősebb személyektől, vagy éppen a jármű vezetőjének milyen magatartást kell tanusítania adott esetben stb./.
- 14/ Jelenleg nincs megszervezve a közlekedési referensek folyamatos, rendszeres továbbképzése, továbbá nincsenek ilyen elemek a gépjárművezetőképzéssel foglalkozó oktatók

tananyagában sem. Javasoljuk, hogy a közlekedésre neveléssel foglalkozó összes szakembernek, közlekedési referensnek /óvodai, iskolai/, gépjárművezetőképzéssel foglalkozó szakoktatóknak rendszeres és folyamatos továbbképzési rendszerét megszervezni.

- 15/ A külföldi kutatási és gyakorlati eredményeket nem ismerjük eléggé, így nem is adaptálhatjuk azokat kellő mértékben a hazai viszonyokra. Javasoljuk ennek a megfontolását és figyelembevételét is.

Felhasznált irodalom

- Ágoston, Gy.: 1973. Neveléstudomány. /Egyetemi tankönyv/
Tankönyvkiadó, Budapest, 2o l.
- Allport, G.W.: 1980. A személyiség alakulása.
Gondolat, Budapest, 599 l.
- Bencsik, E.: 1981. Közlekedésre nevelés.
Kuti, I.: OPI, Budapest, 56 l.
- Binder, K.: 1980. A közlekedésre nevelés lehetőségei
Horváth, K.: az általános iskolai tantárgyakban.
/Utmutató/
OPI. Budapest, 21 l.
- Duró, L.: 1982. Az értékorientáció pedagógiai
pszichológiai vizsgálata. In.: Acta
Paedagogica et Psychologica.
Szeged, 270 l.
- Eperjesi, L.: 1978. Gépjárművezetők a magyarországi
munkásmozgalomban. KÖTUKI, Budapest, 94 l.
- Galperin, P.J.: 1980. A pszichológia tárgya.
Gondolat, Budapest, 219 l.
- Irk, F.: 1971. Közúti balesetek.
Közgazdasági és Jogi kiadó, Budapest, 250 l.

- Juhász, K.: 1979. Közlekedési ismeretek oktatásának 100 éve. BM Szemle, 1979.évi 7.szám 72-80 l.
- Kelemen, L.: 1981. Pedagógiai pszichológia. Tankönyvkiadó, Budapest, 692 l.
- Kemény, F.: 1934. Magyar Pedagógiai Lexikon, II. MTA, Budapest, 680 l.
- Kiss, I.: 1980. Közlekedési taktika és vezetéstechnika. KÖZDOK, Budapest, 353 l.
- Majzik, Lné: 1973. A rangsorbaállítás mint a nevelési eredményvizsgálat módszere. 147-151 l. in. A nevelés problémáinak kutatási módszerei és technikája. Budapest-Moszkva 1973.
- Nagy, J.: 1979. Köznevelés és rendszerszemlélet. Országos Oktatástechnikai Központ, Veszprém, 286 l.
- Radnai, B.: 1970. Neveléslélektan. /Egyetemi jegyzet/ Tankönyvkiadó, Budapest, 257 l.
- Rózsa, T.: 1978. A közúti közlekedési balesetek elemzése. 18 l. /Tanulmány/, Rendőrtiszti Főiskola, Budapest, 134 l.
- Sandels, St.: 1979. Gyermekeink közlekednek. Gondolat, Budapest,
- Vásárhelyi, B.: 1959. Közlekedésügy. /Egyetemi tankönyv/ Tankönyvkiadó, Budapest, 477 l.

- Veroszta, I.: 1978. Emberi tényezők szerepe a közúti motorizációs fejlődésben, a közúti közlekedés biztonságának növelésében. KPM, Kézirat, 65 l.
- Zrinszky, L.: 1973. A neveltségi szint meghatározásának módszertani elveiről. 29-39 l. in.: A nevelés problémáinak kutatási módszerei és technikája. Budapest-Moszkva, 1973.
- Binder, K.: 1980. Az óvodai nevelés és oktatás terve. szerk. OPI. Budapest, 110 l.
- Szebeni, P.: 1981. Az általános iskola nevelés és oktatás terve. szerk. OPI. Budapest, 872 l.
- Szabolcs, O.: 1981. A gimnáziumi nevelés és oktatás terve. szerk. OPI. Budapest, 655 l.
- Szebeni, P.: 1980. Az általános iskolai nevelés és oktatás terve. Közlekedési ismeretek. 3. és 7. osztály. szerk. OPI. Budapest, 13 l.
1909. Tanterv és utasítás az elemi népiskola számára. Székesfővárosi házinyomda, 363 l.
1976. Tanterv és utasítás a motorkerékpárvezetők /A.kat./ tanfolyama részére. ATI, Budapest, 80 l.

1975. Tanterv és utasítás a "B" járműkategóriába tartozó tanfolyamok részére.
ATI, Budapest, 183 l.

1975. Tanterv és utasítás a "B+C" járműkategóriába tartozó tanfolyamok részére.
ATI, Budapest, 219 l.

1976. Tanterv és utasítás az autóbuszvezetőképző /"D" kat./ tanfolyamok részére.
ATI, Budapest, 117 l.

1973. A közuti közlekedésre és a közuti jelzésekre vonatkozó 1968. évi bécsi, 1971. és 1973. évi genfi nemzetközi egyezmények.
KÖZDOK, Budapest, 167 l.

1975. Közlekedésbiztonság iskolai oktatása.
/Fordítás: francia nyelvről:
"Edacation scolaire a la securité routire".
Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága Közlekedésbiztonsági Szakértői Csoport
28. ülésének jegyzőkönyve. 5 l.

1976. A közlekedésbiztonság oktatása az iskolában. Oktatási program.
/Ajánlási terv/ ENSZ EGB 30. ülésének
jegyzőkönyve. 5 l.

1977. Rendelet a közuti közlekedésben tanusítandó magatartásról. /Fordítás: német nyelvről: Deutsche Strassenverkehr. 8.sz.
265-275 l.

1978. A közlekedéspolitikai koncepció végrehajtásáról és a továbbfejlesztésének főbb irányairól szóló beszámoló az Országgyűlés előtt. Közlekedési Közlöny. No.45. 774-801 l.

1982. Ajánlástervezet "A lakosság komplex közlekedésre való nevelés tipustervének kidolgozása és a gépjárművezetők képzése az OSZZSD tagországokban".

Az OSZZSD tagországok XI. Bizottsága szakértői tanácskozásának 6. napirendi pontja. Havanna, 1982. szeptember 12-17-i ülésen aláírt jegyzőkönyvének 5.sz. melléklete.

Tanulmányozott irodalom

- Ábrahám, K.: 1978. A közuti közlekedés kézikönyve. 1. kötet. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1008 l.
- Ábrahám, K.: 1979. A közuti közlekedés kézikönyve. 2. kötet. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 775 l.
- Ágoston, Gy.: 1976. A pedagógia alap-fogalmai és a nevelési célrendszer. Akadémia Kiadó, Budapest, 181 l.
- Barna, Gy.: 1982. Közlekedésgazdaságtan. /Egyetemi jegyzet./
Kovács, F.: Tankönyvkiadó, Budapest, 458 l.
és mások
- Czére, B.: 1975. Közlekedésünk az ezredfordulón. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 422 l.
- Duró, L.: 1972. Fejlődés és neveléslélektan.
Kelemen, L.: /Egyetemi jegyzet/
Radnai, B.: Tankönyvkiadó, Budapest, 244 l.
- Eubel, Kl.: 1980. Unterrichtsverlaut in Jugendverkehrsschulen. In Heitserie: Unfall- und Sicherheitsforschung Strassenverkehr. Köln.
- Gáti, Gy.: 1981. Emberi tényezők a gépjárművezetést oktatók részére. KÖZDOK, Budapest, 231 l.
- Horváth, L.: 1975. Közlekedépszichológiai ismeretek. Tankönyvkiadó, Budapest, 200 l.

- Kardos, L.: 1970. Általános pszichológia. /Egyetemi tankönyv/
Tankönyvkiadó, Budapest, 363 l.
- Kelemen, L.: 1973. A gondolkodás nevelése az általános iskolában.
Tankönyvkiadó, Budapest, 429 l.
- Krisztán, B.: 1980. A közlekedésre nevelés módszertani és szervezési ismeretei. OPI. Budapest, 55 l.
- Lénárd, F.: 1978. A problémamegoldó gondolkodás.
Akadémia Kiadó, Budapest, 148 l.
- Lénárd, F.: 1981. Emberismeret a pedagógiai munkában.
Tankönyvkiadó, Budapest, 329 l.
- Mészáros, L.: 1979. A gépjárműtechnikai szakmai gyakorlatok tanításának módszertana. /Egyetemi jegyzet/
Szatmári, B.:
Tankönyvkiadó, Budapest, 229 l.
- Mészáros, L.: 1978. Az OSZZSD szervezetében végzett tízéves munkánkról. 3-7 l.
ATI tájékoztató. No.2. Budapest, 45 l.
- Mészáros, L.: 1983. OSZZSD Konferenciák. A szocialista országok gépjárművezető képzésének fejlődése. 5-8 l.
Autóvezető. No. 1. Budapest.

- Papp Jánosné: 1979. Hat éven aluli gyermekek közlekedési nevelése.
Tudomány és közlekedés. No.2.
Országos Közlekedésbiztonsági Tanács kiadványa, Budapest, 41 l.
- Papp Jánosné: 1980. Idős gyalogosok közlekedésbiztonsági helyzetének javítási lehetőségei.
Tudomány és közlekedés. No.3.
Országos Közlekedésbiztonsági Tanács kiadványa. Budapest, 48 l.
- Papp Jánosné: 1981. A 6-10 éves gyermekek közlekedési nevelése.
Tudomány és közlekedés. No.6.
Országos Közlekedésbiztonsági Tanács kiadványa. Budapest, 43 l.
- Piaget, J.: 1970. Válogatott tanulmányok.
Gondolat, Budapest, 549 l.
- Réti, L.: 1977. Ember - jármű - ut.
Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó,
Budapest, 327 l.
- Réti, L.: Közlekedési morál, közlekedési etika.
Monostori, Gy.: OKBT, Budapest, 71 l.
- Rubinstein, Sz.L.: 1964. Az általános pszichológia alapjai.
Akadémiai Kiadó, Budapest, 1103 l.

- Salamon, J.: 1966. Fejlődéslélektan. /Egyetemi jegyzet/
Tankönyvkiadó, Budapest, 239 l.
- Simon, Gy.: 1982. A legjárhatóbb ut a nevelés.
Autóvezető. No.6. 1-2 l.
- Dr.Szabolcs, O.: 1980. Közlekedésre nevelésünk helyzete és
feladatai. 77-80 l. in.: Gyermek a közle-
kedésben 11 l.
Országos Pedagógiai Intézet kiadványa. Bp.
- Zsombori, L.: 1975. A közuti közlekedési szabályok tan-
könyve.
Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 233 l.
1972. Gépjárművezetők gyakorlatának egyesí-
tett tematikája.
ATI. Budapest, 167 l.
- Scinar, D.: 1978. Psychology on the road.
John Wiley & Sons. New York, 80 l.
- Sandels, St.: 1974. Miért sérülnek meg gyermekek a közle-
kedésben?
Megelőzhető-e a közlekedési gyermekbale-
setek?
II.sz. Skandia jelentés. 86 l.
- Bonett, G.R.: 1978. Iskolás gyalogosok közlekedésével
foglalkozó tanulmányok. /Fordítás: angol
nyelvről/
Publik Works, 109 k. 6.sz. 75 l.

"Közlekedési műveltség"

Mit tudsz a közlekedésről?

1/ Milyen úton szállíthatod pajtásodat biciklin?

.

2/ Rád-dudál egy autó az uttesten, mit csinálsz?

.

.

3/ Mi az oka a közúti gyermek-baleseteknek?

.

.

4/ Iskolába menet milyen közutakon haladsz?

.

.

5/ Kerékpárral indulsz kirándulni. Mit vizsgálsz meg a
kerékpáron indulás előtt?

.

.

6/ Hány éves kortól kerékpározhatnak a tanulók közuton
Budapesten?

.....

7/ Autóbuszról leszálltál. Át akarsz menni a túloldalra.
Hogyan kísérled meg az áthaladást?

.....

.....

8/ Testvéred az ut közepén álldogál. Jön egy autó sebesen.
Mit csinálsz?

.....

.....

9/ A gépkocsivezetők vigyáznak a gyermekekre, hogy baleset
ne érje őket?

.....

.....

10/ Mit teszel, ha pajtásodat baleset érte?

.....

.....

.....

"Közlekedési műveltség"

Mit tudsz a közlekedésről?

1/ Békéscsabáról Zalaegerszegre kell utaznod gépkocsival a legrövidebb uton. Merre utazol?

.....
.....

2/ Milyen fajtáit ismered a közutaknak?

.....
.....

3/ Sok tanulót üt el autó, villamos. Milyen okai lehetnek ennek?

.....
.....
.....

4/ Hány emberre jut egy személygépkocsi Magyarországon?

.....

5/ Mi veszélyesebb egy száguldó személygépkocsi számára:
a jeges ut, az olajtócsa az uton?

.....
.....

6/ A betonut keresztmetszetében milyen rétegek vannak?

.....
.....

7/ Hány óra alatt ért az utazó postakocsival Budáról Bécsbe?

.....

8/ A vasuti szállítás olcsóbb mint a közuti, mégis igen sok embert és árut szállítanak autóval, autóbuszon, teherautóval. Miért?

.....
.....

9/ Ki fedezte fel az autót?

.....

10/ A közlekedésnek nagy jelentősége van a városok életében. Miért?

.....
.....
.....

"Közlekedési műveltség"

Néhány kérdés a közlekedésről.

- 1/ Hány km lehet Magyarország közutainak hossza?
- 2/ Hány km lehet Magyarország vasuthálózatának hossza? . . .
- 3/ Hány személygépkocsi fut Magyarországon?
- 4/ Évi közuti balesetek száma Magyarországon ebből
halálos baleset?
- 5/ Záhonyból Pécsre kell utazni a gépkocsival a legrövidebb
uton. Városok megadásával jelölje meg az utvonalat!
.
.
.
- 6/ Békéscsabáról Zalaegerszegre utazik autóval. Merre megy?
.
.
- 7/ Ki fedezte fel az autót?
.
- 8/ Sorolja fel a magyar közutak fajtáit!
.
.
- 9/ Mi veszélyesebb a száguldó autó számára: a jeges ut vagy
az olajtócsa az uton? /Huzza alá válaszát!/
.

10/ Hány %-át teszik ki a közlekedésben dolgozók az ország

összes dolgozóinak?

11/ Hány méterrel van a tengerszint felett a Mont Blanc

alagut?

12/ Sorolja fel 3 híres vasutvonal nevét!

.
.

13/ Betonut keresztmetszetében milyen rétegek vannak?

.
.

14/ A közlekedésnek nagy jelentősége van a városok életében!
Miért?

.
.
.

15/ Hogyan írná, mondaná más szóval a szót: közlekedés?

.

Az adatszolgáltató iskolák jegyzéke
és felnőttek munkakörének megnevezése

- 1/ Általános iskola. Budapest, II.Fenyves u.
- 2/ Általános iskola. Budapest, XI. Egri J.u.
- 3/ József Attila Gimnázium. Budapest, XI. Villányi u.
- 4/ Közlekedésgépészeti Szakközépiskola. Budapest, VI.
Rippl Rónai u.
- 5/ Gépjárművezetőképzéssel foglalkozó oktatók. /ATI,
Gépjárművezető Munkaközösségek/
- 6/ Közlekedési szakreferensek. /Fejér megye/

"A közlekedő emberről"

Iskola

Név

Kedves Kartárs!

Kedves Tanuló!

A közlekedés korunk nagy jótéteménye, egyben problémája is. Sok ember vét a közlekedés szabályai ellen.

Mondják, hogy alacsony a közlekedési erkölcs. Az emberek nem tartják meg a szabályokat, nem értik meg, hogy a közlekedés korunk velejárója. A modern közlekedés még fejlődik. A közlekedés problémáit megoldani kell, megkerülni nem lehet.

Szeretnénk tudni véleményét a közlekedés néhány problémájáról. Szeretnénk tudni, milyen megoldást talál a problémákra.

1/ A gyalogosok azért szegik meg a közlekedési szabályokat, mert

nem ismerik azokat,
nem törődnek velük,
a gépkocsivezetőktől veszik a példát,
sietnek, nem érzik, hogy megsértik a szabályokat.

/Huzza alá azt a választ, amelyet a legtalálóbbnak tart/.

2/ Kevesebb lenne a baleset, ha a közlekedés szabályait önálló tantárgyanként tanítanák az általános iskolában és a középiskolában:

igen,
nem értek ezzel egyet,
ez nem tanulás kérdése.

/Huzza alá azt a választ, amelyet legtalálóbbnak tart/.

- 3/ A gépkocsivezetők különböző okok miatt követik el a gázolásokat./A következőkben válaszokat adunk meg. Kérem osztályozza 1-től 5-ig terjedő számjegyekkel a válaszokat. Az 5-ös számjegyet annak a válasznak kell adni, amely a leginkább találó. Az 1-es osztályzat legkevésbé találó. /Karikázza be az Ön által választott osztályzatot!/.

Sok fiatal, gyakorlatlan vezető	1	2	3	4	5
a gyalogosokat nem szeretik	1	2	3	4	5
a gyalogosok provokálják a vezetőket	1	2	3	4	5
sok műszaki hiba	1	2	3	4	5
tanulatlanok a gépkocsivezetők.	1	2	3	4	5
zsufoltak az utak	1	2	3	4	5
az embergázolást nem büntetik sulyosan	1	2	3	4	5
durvák az emberek /általában/	1	2	3	4	5
enyhén büntetik a kihágásokat	1	2	3	4	5
sok könnyelmű gépkocsivezető	1	2	3	4	5

- 4/ Azok a felnőttek, akik ovodás-koruktól kezdve részt vettek közlekedési oktatásban, önhibájukból nem követnek el baleseteket. Ez az állítás

feltétlenül igaz,

csak részben igaz, mert ezek egy része sem tud uralkodni magán,

csak akkor, ha felnőtt korban is részt vesznek oktatásban.

/Huzza alá az Ön válaszát/.

5/ Minden uttörőnek és KISZ-esnek közlekedési segédrendőrként kellene dolgoznia egy-egy évig:

igen,

nem valósítható meg,

nem.

6/ A közlekedési erkölcs színvonalát közlekedési oktatással - neveléssel nem lehet emelni. Fejleszteni kell az emberek szocialista öntudatát és általános műveltségét.

Kérem, vázolja erről a véleményét néhány mondatban.

7/ Osztályozza 1-5-ig terjedő skálán a közlekedési veszélyesség szempontjából /akik elsősorban fenyegetik a gyalogos és másik vezető életét /az egyes vezetői kategóriákat.
/Ötös jegyet az kapjon, aki a leginkább veszélyeztető lehet.
Karikázza be osztályzatát!/

motorkerékpár-vezetők	1	2	3	4	5
villamosvezetők	1	2	3	4	5
taxisofőrök	1	2	3	4	5
magánkocsik vezetői	1	2	3	4	5
teherautó-vezetők	1	2	3	4	5
camion-vezetők	1	2	3	4	5
nővezetők /általában/	1	2	3	4	5
a férfivezetők /általában/	1	2	3	4	5
a különleges kocsik vezetői	1	2	3	4	5
segédmotors kerékpár vezetői	1	2	3	4	5

8/ Véleménye szerint a 2000. évben melyek lesznek a közlekedés legfontosabb problémái.

Az adatszolgáltató iskolák jegyzéke
és felnőttek munkakörének megnevezése

- 1/ Közlekedésgépészeti Szakközépiskola, Budapest.
- 2/ Petőfi Sándor Gimnázium, Budapest.
- 3/ Széchenyi István Gimnázium és Szakközépiskola, Pécs.
- 4/ Radnóti Miklós Gimnázium, Szeged.
- 5/ 27. sz. Ipari Szakmunkásképző Intézet, Budapest.
- 6/ Kolos Richárd Szakközépiskola, Budapest.
- 7/ Zipernovszky Károly Szakközépiskola, Pécs.
- 8/ 9. sz. Bánki Donát Szakmunkásképző Intézet, Budapest.
- 9/ 600.sz. Szakmunkásképző Intézet, Szeged.
- 10/ Gépjárművezetőképzéssel foglalkozó oktatók. /GMK, ATI/
- 11/ Közlekedési szakreferensek. /Hajdu megye, Nógrád megye/
- 12/ BME műszaki tanárképzős hallgatók. /I. és II. évfolyam/